

**Etude sociologique sur les accidents du travail
et les maladies professionnelles dans les
secteurs de la pêche et des cultures marines
en Bretagne**

**Phase 1 : Diagnostic de la connaissance et
bilan statistique**

*Etude réalisée pour la Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la
Consommation, du Travail et de l'Emploi de Bretagne – Programme 111 exercice 2010 Bretagne
Action 1 santé et sécurité au travail - Convention n° 2010 / 111-1-01*

RAPPORT FINAL

Véronique Daubas-Letourneux

Janvier 2011

Sur l'auteur :

Docteur en sociologie de l'Université de Nantes et chercheuse associée au Centre nantais de sociologie, Véronique Daubas-Letourneux a mené depuis plus de dix ans différentes recherches en santé au travail, à l'échelle nationale et internationale. Mêlant approches quantitatives et qualitatives, ses travaux la conduisent à questionner la construction sociale des visibilitées et des invisibilitées institutionnelles et biographiques des atteintes à la santé d'origine professionnelle. Dans une perspective de santé publique, ses enquêtes visent, d'une part, à enrichir la connaissance des liens entre santé et organisation du travail dans un objectif de prévention, et d'autre part, à analyser les conditions institutionnelles, politiques et sociales qui président à l'élaboration de données statistiques sur les atteintes à la santé d'origine professionnelle et qui constituent des supports de l'action publique. Elle a fondé son cabinet d'études en 2010.

Remerciements

Nous tenons à remercier chaleureusement toutes les personnes et institutions qui ont participé à cette étude en mettant à notre disposition la documentation et les données dont elles disposent ainsi qu'en nous faisant part, lors d'entretiens individuels ou collectifs ou/et lors des réunions plénières organisées par la DIRECCTE Bretagne, de leurs réflexions, de leur expertise et de leur connaissance du milieu maritime. Leurs témoignages ont pleinement contribué à alimenter l'analyse menée dans le cadre de ce diagnostic régional.

Table des matières

INTRODUCTION	7
Contexte institutionnel	7
La pêche et les cultures marines : un secteur clé en Bretagne	8
Méthodologie	9
Plan du rapport	11
PARTIE I - FONDEMENTS DE LA CONNAISSANCE STATISTIQUE DES ACCIDENTS DU TRAVAIL MARITIME ET DES MALADIES PROFESSIONNELLES MARITIMES : DE LA CATEGORIE JURIDIQUE A LA DONNEE STATISTIQUE	
Chapitre 1 – De la survenue à la reconnaissance des accidents du travail et maladies professionnelles dans le domaine maritime	17
11 – Accidents du travail maritime	18
12 – Maladies professionnelles maritimes	21
Chapitre 2 – De la reconnaissance juridique à la connaissance statistique	24
21 – Les statistiques produites à l'échelle nationale par le Service de Santé des Gens de Mer	28
211- Un système récent, fondé sur des obligations internationales	29
212- La base de données Esculape : à la fois dossier médical informatisé des marins et source statistique conforme aux normes européennes	30
213- Atouts et limites de la base Esculape.....	34
22 – Les statistiques produites par l'Institut Maritime de Prévention sur la base du Questionnaire sur les circonstances des accidents du travail maritime	36
221- Le QCATM : au fondement d'une production de connaissance dans un objectif de prévention.....	36
222 – Le suivi statistiques des accidents du travail maritimes : études nationales et <i>Tableau de bord régional</i> en Bretagne	38
223- Atouts et limites du QCATM	40

PARTIE II - BILAN STATISTIQUE SUR LES ACCIDENTS DU TRAVAIL ET LES MALADIES PROFESSIONNELLES EN BRETAGNE DANS LES SECTEURS DE LA PECHE ET DE LA CONCHYLICULTURE POUR L'ANNEE 2008

Chapitre 3 – Données de cadrage	46
31 – L'emploi en Bretagne dans les secteurs de la pêche et des cultures marines	46
311 – Effectifs des marins en Bretagne et en France.....	46
312 – Regard comparé par quartier maritime en Bretagne	48
313 – Spécificités de l'emploi et des entreprises à la pêche et à la conchyliculture en Bretagne	50
32 – La flotte bretonne	53
Chapitre 4 – Les accidents du travail maritime en Bretagne : analyse des données Esculape	55
41 – Les accidents du travail maritime en Bretagne tous secteurs confondus	56
42 – Les accidents du travail maritime à la pêche en Bretagne	59
421- Caractéristiques des accidents du travail maritime à la pêche.....	60
422- Caractéristique des victimes	67
423- Conditions de survenue des accidents du travail maritime.....	68
424- Conséquences des accidents du travail.....	76
43 – Les accidents du travail à la conchyliculture en Bretagne	77
431- Accidents du travail pris en charge par la MSA à la conchyliculture.....	78
432- Accidents du travail maritime à la conchyliculture (données Esculape)	79
Chapitre 5 – Les maladies professionnelles maritimes en Bretagne	82
51 – Les maladies professionnelles du travail maritime	83
52 – Les maladies professionnelles reconnues par la MSA dans le secteur des cultures marines	85
Chapitre 6 – Au-delà des accidents du travail et des maladies professionnelles maritimes, d'autres indicateurs pertinents pour une approche santé-travail	86
61 – Evénements de mer : un bilan régional en Bretagne exhaustif et réactualisé chaque année à la DIRM-NAMO	86
62 – Inaptitude et risque d'exclusion professionnelle : une étude menée par le Service Social Maritime	89

CONCLUSION	91
Bilan sur le diagnostic régional réalisé	91
Préconisations pour une connaissance statistique régionale des accidents du travail et des maladies professionnelles	94
Enquête qualitative auprès des marins	98
Références bibliographiques et documentaires	101
ANNEXES	105
Glossaire des sigles utilisés	124

Introduction

A la demande de la Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi (DIRECCTE) Bretagne (porteur de projet), et en association avec la Direction Interrégionale de la Mer (DIRM NAMO)¹, une étude sociologique sur les accidents du travail et les maladies professionnelles dans les secteurs de la pêche et de la conchyliculture en Bretagne a été confiée au cabinet Véronique Daubas-Letourneux - Etudes & Enquêtes Sociales. En lien avec les objectifs du deuxième Plan National Santé au Travail établi pour les années 2010 à 2014 (PNST2), cette étude pluriannuelle comporte deux phases. La première phase (2010), qui fait l'objet du présent rapport, a consisté en la réalisation d'un diagnostic régional sur la connaissance produite sur les accidents du travail et les maladies professionnelles dans les secteurs de la pêche et de la conchyliculture. Au-delà d'un état des lieux de l'existant, l'objectif visait la production d'un bilan statistique régional sur les accidents du travail et les maladies professionnelles maritimes. La deuxième phase du projet (2011) portera sur la réalisation d'une enquête sociologique qualitative auprès de marins de la pêche et de la conchyliculture, accidentés du travail ou atteints d'une maladie professionnelle, dont certains ont été déclarés inaptes. Les objectifs visés ainsi que la méthodologie à mettre en place pour une telle enquête s'appuieront sur le diagnostic ici présenté et sur les échanges qu'il aura suscités.

Contexte institutionnel

Dans le secteur maritime, la prévention des risques professionnels s'inscrit, depuis le 1er janvier 2009, dans une coopération institutionnelle entre le Ministère du travail et le Ministère de la mer. Cette date marque la fusion des inspections du travail pour l'ensemble des secteurs d'activités, et du même coup l'élargissement du champ de compétences de la DIRECCTE. Dès 2010, celle-ci a donc souhaité initier une étude au plan régional afin d'établir un bilan des connaissances en matière de santé au travail dans le secteur maritime.

¹ DRAM Bretagne au moment de l'élaboration du projet.

Dans le contexte de réorganisation des services déconcentrés de l'Etat qui s'opère dans le cadre de la Révision générale des politiques publiques, la DIRECCTE et la DIRM sont les deux instances chargées de veiller à l'application des politiques publiques à l'échelon régional et interrégional en matière de prévention des risques maritimes professionnels. Leur volonté commune a été d'inscrire ce diagnostic dans une démarche concertée avec l'ensemble des acteurs professionnels et administratifs du monde maritime, dans un objectif de production de connaissance pour l'action².

La réalisation du diagnostic s'inscrit dans le cadre du deuxième Plan Santé au Travail établi pour les années 2010 à 2014 (PST2). Ce plan national pose, dans la continuité du premier plan Santé au Travail (2005-2009), la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles comme "l'un des fondements du système de protection sociale et de relations professionnelles"³. Deux objectifs majeurs sont définis : "diminuer les expositions aux risques d'accidents du travail et de maladies professionnelles" et "développer une politique de prévention active contre les risques clairement identifiés et au profit des secteurs professionnels ou des publics les plus sensibles"⁴. Le premier des quatre axes d'intervention identifiés dans le PST2 porte sur le "développement de la production de connaissance en santé au travail" et sur sa "diffusion opérationnelle, jusqu'aux entreprises et à leurs salariés". Ce diagnostic régional a pour point de départ le constat d'un manque – et d'un besoin – de connaissance sur la santé au travail des marins à l'échelle régionale. Un support de connaissance à cet échelon répondrait à un double objectif : d'une part, aider à cibler les priorités en matière de prévention des risques professionnels dans le secteur maritime en région Bretagne, et d'autre part, renforcer les collaborations entre les différents acteurs du secteur maritime en leur donnant l'occasion d'alimenter et de partager leurs connaissances et leur expertise.

La pêche et les cultures marines : un secteur clé en Bretagne

Le *Rapport statistique sur les accidents du travail maritime* publié pour l'année 2008 par le Ministère chargé de la Mer (bureau GM5) indique que les secteurs de la pêche et de la conchyliculture représentent plus de la moitié du total des accidents du travail maritime

² Présentation des différents acteurs institutionnels en annexe I.

³ Ministère du travail, des relations sociales, de la famille, de la solidarité et de la ville. <http://www.travail-emploi-sante.gouv.fr>

⁴ *ibid.*

enregistrés en 2008 en France. En outre, ces secteurs s'illustrent par un nombre important d'accidents du travail mortels. En 2008, sur les 25 décès et disparitions enregistrés à l'échelle nationale, 23 concernaient la pêche et la conchyliculture. Rapporté à l'effectif en équivalent temps plein (ETP) des marins, cela aboutit à un taux de mortalité de 1,18 pour 1000 dans les secteurs pêche et conchyliculture. Pour rappel, les auteurs du rapport mentionnent que le taux calculé pour les accidents du travail mortels à terre est de 0,030 pour 1000 en France.

La Bretagne se situe au premier rang des régions françaises en termes d'effectifs de marins actifs à la pêche et aux cultures marines. Parmi les 24887 marins recensés dans ces secteurs en 2008, 6910 étaient embarqués sur des navires immatriculés en Bretagne. Avec 27,8% des effectifs, la Bretagne se situe loin devant les régions situées aux deuxième et troisième rangs, les DOM-TOM (13,6% des effectifs) et la région Poitou-Charentes (10,1% des effectifs) (FAF Pêche et Cultures Marines, 2009). L'Institut Maritime de Prévention (IMP) précise en outre que la dangerosité du secteur de la pêche est plus forte pour la région Bretagne que pour le reste du pays. Ainsi, pour l'année 2008, les accidents du travail maritime (ATM) ayant touché des marins-pêcheurs bretons représentaient 41% du total des ATM enregistrés en France métropolitaine par le Service de santé des Gens de mer (SSGM), alors que la Bretagne représente 34% des emplois en France métropolitaine (exprimés en équivalents temps plein) dans ce secteur⁵. Le ratio calculé du nombre d'ATM avec arrêt pour 1000 ETP est de 110 pour la pêche en Bretagne, contre 92 pour la pêche en France métropolitaine (IMP, 2009).

La place de ce secteur et les enjeux spécifiques de prévention des risques professionnels qui y sont liés rendent nécessaires d'y apporter une attention particulière. La réalisation de ce diagnostic y contribue, au même titre que les actions engagées par tous les acteurs du secteur à l'échelle régionale.

Méthodologie

Le champ défini pour l'étude est celui de tous les accidents du travail maritime et des maladies professionnelles reconnus et pris en charge en Bretagne. Les secteurs étudiés sont ceux de la pêche et des cultures marines. Toutes les catégories de pêcheurs sont comprises

⁵ Pour la conchyliculture en revanche, les ATM à la conchyliculture en Bretagne représentent 27% du total des ATM enregistrés en France en 2008 pour ce secteur, proportion égale à celle des marins conchyliculteurs bretons sur le total des conchyliculteurs de France métropolitaine (IMP, 2009).

dans l'analyse, quel que soit le statut d'emploi (salarié ou non salarié), cette distinction n'entrant pas en compte dans la prise en charge d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle dans le domaine maritime, contrairement au terrestre. En ce qui concerne la conchyliculture, le champ de l'étude s'élargit en ciblant non seulement les marins cotisants à l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM) mais aussi les salariés employés dans ce secteur et cotisants à la Mutualité sociale agricole (MSA), dont le nombre est non négligeable dans ce secteur. Ignorer cette spécificité de l'organisation du travail existant dans les entreprises de cultures marines contribuerait à se couper d'une partie de la réalité et limiterait du même coup la portée du diagnostic pour ce secteur. En outre, le caractère généraliste de l'inspection du travail contribue à rendre cette prise en compte des deux groupes (rattachés MSA ou ENIM) pertinente.

Le diagnostic régional est fondé sur les données existantes. La démarche sociologique adoptée dépasse la simple compilation de ces données pour questionner la façon dont celles-ci sont construites par les différents acteurs et institutions qui œuvrent, au plan local, régional ou national, dans une production de connaissance sur les accidents du travail et maladies professionnelles maritimes. La méthodologie mise en œuvre intègre donc la réalisation d'entretiens auprès des acteurs institutionnels et professionnels du monde maritime, menés en parallèle à l'étude des statistiques et des documents existants. Les entretiens semi-directifs, visant à une connaissance et à la compréhension du contexte lié aux accidents du travail et aux maladies professionnelles maritimes (ATM et MPM), ont porté sur les missions et le rôle des acteurs rencontrés, les coopérations inter et intra institutionnelles existant autour des questions de prévention et la connaissance sur les accidents du travail et maladies professionnelles. Ce dernier point visait à revenir précisément sur les modalités de recueil, de transmission et d'utilisation d'information et de connaissance en matière d'accidents du travail et de maladies professionnelles. En tout, 18 entretiens d'une durée généralement comprise entre une heure trente et deux heures ont été réalisés pour cette phase de diagnostic. Les différents acteurs qui ont ainsi participé à l'étude sont rattachés aux différentes institutions et organisations suivantes :

- Administration des Affaires maritimes
 - DAM, bureau GM5, sous-direction de la DGITM, MEDDTL
 - DIRM-NAMO / DRAM Bretagne
 - DDTM, Antenne DML
 - CSN

- Service de santé des gens de mer
 - Echelon interrégional
 - IGM et MGM du littoral
- ENIM
 - Echelon national
 - Centre de liquidation des prestations
 - Médecin conseil
- Administration chargée du travail et de l'emploi
 - Inspection du travail, DIRECCTE
- Institut Maritime de Prévention
- Service Social Maritime
- Organisations professionnelles
 - Comité régional de conchyliculture Bretagne Sud
 - Comité régional des pêches maritimes de Bretagne
 - Comité local des pêches maritimes du Guilvinec

Plan du rapport

La première partie du rapport présente l'analyse des catégories "accidents du travail" et "maladies professionnelles" dans le monde maritime. Catégories pré-construites par le droit avant d'être des catégories statistiques, nous montrerons en quoi les logiques institutionnelles et les pratiques des acteurs sont à prendre en compte pour bien en comprendre le sens et les limites. La deuxième partie du rapport présente le bilan statistique régional réalisé sur les accidents du travail et les maladies professionnelles maritimes pour l'année 2008. Fondé sur une analyse propre de données statistiques transmises sur les accidents du travail maritime à l'échelle régionale, ce bilan présentera plus succinctement les maladies professionnelles et s'ouvrira sur d'autres indicateurs complémentaires pour une connaissance globale des enjeux de santé-sécurité à la pêche et à la conchyliculture. Enfin, en guise de conclusion, ce rapport propose une discussion sur le bilan statistique réalisé et s'ouvre sur ses perspectives de prolongement dans le cadre d'une production de connaissance régionale au service des acteurs de prévention et des professionnels.

Partie I

Fondements de la connaissance statistique des accidents du travail maritime et des maladies professionnelles maritimes : de la catégorie juridique à la donnée statistique

Parmi les atteintes à la santé d'origine professionnelle, les accidents du travail sont un indicateur clé pour l'action préventive en milieu de travail, tout d'abord en raison de leur visibilité immédiate mais aussi parce qu'ils posent de façon concrète le problème de l'évaluation des moyens mis en œuvre pour assurer la protection de la santé et de la vie au travail : l'effectivité du droit, l'adéquation des législations et réglementations aux situations actuelles de travail, les carences en matière de sécurité. Par définition moins immédiatement visibles (puisque pouvant se déclarer plusieurs décennies après une exposition), les maladies professionnelles sont également un indicateur essentiel pour l'action préventive en milieu de travail.

Dans le domaine maritime comme dans le domaine terrestre, les statistiques publiées sur les accidents du travail et les maladies professionnelles sont fondées sur les données de l'indemnisation : on ne connaît que ce qui a été reconnu. Cette "circularité" de la connaissance statistique – qui se retrouve pour d'autres phénomènes, dès lors que l'organisme chargé de comptabiliser un phénomène est aussi celui qui en a la charge – a donné lieu à de nombreuses critiques sur les statistiques publiées annuellement par le régime général de la Sécurité sociale⁶. Elle semble toutefois moins problématique (ou posée comme telle) concernant les statistiques publiées sur les accidents du travail maritime. La spécificité du régime spécial de Sécurité sociale des marins, qui ne comprend pas de branche "AT/MP" distincte d'une branche "maladie" dans son organisation gestionnaire, est certainement à prendre en compte ici. De fait, la prise en charge des accidents du travail et des maladies professionnelles maritimes n'est pas associée à une logique de tarification, puisque ces risques sont mutualisés avec les autres risques⁷. Nous y reviendrons. Toutefois, faire la critique d'un tel dispositif n'est pas l'objectif du diagnostic. Nous laissons donc de côté la question de l'écart entre le survenu et le reconnu (donc le connu statistiquement), qui nécessiterait en soi une étude spécifique, pour rappeler que l'objet étudié dans ce diagnostic est constitué des accidents du travail et des maladies professionnelles maritimes reconnus.

⁶ Dans le champ des salariés du secteur privé (régime général de Sécurité sociale), l'importance de la sous-déclaration des accidents du travail et des maladies professionnelles est d'ailleurs reconnue officiellement par l'administration et le législateur. Depuis 1997, une commission annuelle, instituée par l'article D. 176-1 du Code de la Sécurité sociale, est en effet chargée d'estimer le montant de remboursement annuel de la branche accidents du travail/maladies professionnelles vers la branche maladie de la Sécurité sociale. Les montants estimés sont plus forts d'année en année (en 1997, le rapport de la commission Déniel évaluait ce montant à 137,2 millions d'euros ; en 2005, la commission Diricq proposait une fourchette entre 356 et 744 millions d'euros).

⁷ Si la logique de "tarification du risque" n'a pas cours dans le domaine maritime, la question de l'équilibre financier du régime est cependant posée, ce régime spécial étant, comme d'autres, largement financé par le régime général de Sécurité sociale (Jouffray, 2005).

Alain Desrosières (2002 ; 1993), sociologue et historien des statistiques, a montré dans ses travaux que la statistique se trouve toujours prise dans une tension, puisqu''étant à la fois outil de preuve (scientifique) et instrument de gouvernement⁸ (outil pour l'action). Les statistiques produites sur les accidents du travail et sur les maladies professionnelles maritimes relèvent d'une "mise en forme du social" qu'il importe d'interroger. L'organisation institutionnelle du monde maritime et sa spécificité au regard du domaine terrestre est ici une clé de compréhension essentielle. Nous proposons, dans cette partie, de revenir sur les catégories "accidents du travail maritime" et "maladies professionnelles maritimes" en les questionnant à deux niveaux. Le premier, présenté au chapitre 1, est celui de leurs fondements juridiques et des circuits institutionnels et administratifs mis en place pour organiser leur reconnaissance et leur prise en charge. Le second niveau est celui des sources statistiques qui s'y rapportent. Le chapitre 2 part des deux principaux acteurs institutionnels chargés de produire de la connaissance statistique sur les accidents du travail maritime pour questionner les logiques mises en œuvre dans la construction de la statistique publique sur les atteintes à la santé d'origine professionnelle dans le domaine maritime aujourd'hui.

⁸ Faut-il le rappeler, l'étymologie du mot "statistique" renvoie à Etat, du latin moderne *statisticus*, "relatif à l'Etat" (Dictionnaire *Petit Robert*, éd. 1990).

Chapitre 1 – De la survenue à la reconnaissance des accidents du travail et maladies professionnelles dans le domaine maritime

Dans le champ défini pour l'étude, la reconnaissance précède la connaissance. Nous revenons ci-dessous sur les définitions et les circuits de déclaration et de reconnaissance des accidents du travail et des maladies professionnelles maritimes.

Le régime de Sécurité sociale des marins est présenté comme le plus ancien des régimes de protection sociale. "Le droit social des gens de mer s'est constitué dans des cadres nationaux, au cours du XVII^{ème} siècle, à la suite des coutumes développées au Moyen-Age. L'État, protecteur de ses intérêts et des Gens de mer, a assumé une fonction tutélaire ; il enregistre les marins, autrefois par l'inscription maritime, aujourd'hui par une immatriculation, reconnaît leur aptitude professionnelle ; il vise les contrats d'engagement lors de l'établissement des rôles d'équipage, assure l'information préalable sur la durée et le contenu des contrats, contrôle leur légalité ; il a mis en place une protection sociale spécifique, qui perdure en France dans le cadre de l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM)" (Chaumette, 2009). Le régime de Sécurité sociale des marins est un régime spécial, au sens de l'article L 711.1 du code de la Sécurité sociale.

Les prestations versées par l'ENIM à un marin victime d'un accident ou d'une maladie sont soumises à une qualification préalable du risque auquel l'atteinte est associée. La procédure de qualification initiale du risque permet de déterminer la branche d'assurance dans laquelle les prestations seront prises en charge par l'ENIM. Quatre branches d'assurance existent à l'ENIM (Instruction ENIM n° 11 du 29 octobre 2010) :

- L'accident du travail maritime (ATM)
- La maladie professionnelle (MP)
- La maladie cours navigation (MCN). En l'absence de textes propres à l'ENIM définissant la MCN, on considère par analogie à l'article 79 du Code du travail maritime⁹ que toute maladie survenue pendant l'embarquement du marin après que le navire a quitté le port constitue une MCN. Deux exceptions cependant : les maladies chroniques et les maladies n'entraînant pas le débarquement du marin.

⁹ Remplacé par L5542-21 et suivants dans le nouveau Code des transports (cf. ordonnance 2010-1307).

- La maladie hors navigation (MHN), qui est définie quand ce n'est pas de l'ATM ou de la MP ni de la MCN.

Nous revenons plus en détail sur les deux premières catégories.

11 – Accidents du travail maritime

La reconnaissance juridique et la prise en charge des accidents du travail, repose sur le principe de l'assurance : le droit des accidentés à faire reconnaître et indemniser l'accident dont ils ont été victimes ne découle pas du droit civil – construit sur la notion de faute, de responsabilité de celui qui l'a commise et d'obligation d'indemnisation totale pour la victime – mais de celui des assurances, construit sur la notion de risque. Inscrit dans la loi du 9 avril 1898 sur l'indemnisation des accidents du travail, ce principe assurantiel pose ainsi que, du fait de la reconnaissance en amont d'un "risque professionnel" inhérent à chaque situation de travail, tout accident survenu dans le cadre du travail ouvre, pour l'accidenté, un droit à des réparations forfaitaires sans que celui-ci ait à apporter la preuve de la faute du ou des responsables de l'accident – et sans que se pose le problème de l'indemnisation lorsque la cause de l'accident n'est pas décelable ou en cas de faute personnelle non intentionnelle (Ewald, 1986 ; Hesse, 1998). On passe ainsi du principe de causalité à la présomption d'imputabilité : tout accident survenu dans le cadre du travail est imputable au risque professionnel lié à la situation de travail et doit donc à ce titre être réparé.

Le principe d'indemnisation des victimes d'accidents du travail instauré par la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail à terre sera suivi, pour le domaine maritime, par les lois des 21 avril 1898 et 19 décembre 1905, instituant la caisse de prévoyance des marins français. Celle-ci accorde aux marins et à leurs ayant-droits des indemnités compensatrices de salaires et des pensions, "après qu'a cessé l'obligation de l'armateur de payer le salaire et à la condition qu'il s'agisse d'un accident ou d'une maladie se rattachant par son origine, à un risque de la profession de marin".

Le Décret du 17 juin 1938 modifié relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins est le texte de référence concernant les accidents du travail maritime. L'article 9 du Titre 2 en précise la définition : L'accident professionnel [accident de

travail] s'entend d'un événement imprévisible et soudain, survenu au cours ou à l'occasion du travail afférent au métier de marin et entraînant, pour la victime, soit une incapacité de travail temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux."

On retrouve dans cette définition les caractéristiques précisées dans le Code de la Sécurité sociale pour les accidents du travail survenant dans le domaine terrestre¹⁰, à l'exception du lien de subordination, notion non pertinente dans le domaine maritime, puisque la seule qualité de marin (travailleur affilié au régime spécial de l'ENIM) suffit, quel que soit le statut (employeur / salarié) de ce dernier. Sous la définition de l'accident du travail maritime, P. Chaumette, professeur de droit à l'Université de Nantes, précise que "la notion d'accident professionnel recouvre des situations diverses, notamment les accidents survenus à bord du navire, les accidents de trajet, qui engendrent les obligations armatoriales. Elle concerne également les accidents de travail terrestre survenus à un marin, lors d'un travail terrestre entre deux embarquements, lors d'un détachement comme sédentaire de l'armement ou au sein des sociétés de classification¹¹. Dans ces cas, le marin échappe au Code du travail maritime pour relever du Code du travail. Mais il conserve son statut social, son affiliation à l'ENIM. Il en est de même pour le marin affecté à une plate-forme de forage ou d'exploitation, ensemble immobilisé, non assimilable à un navire. Il est directement pris en charge par la Caisse générale de prévoyance." (Chaumette, 2009).

L'article 9 et les suivants du Décret du 17 juin 1938 modifié précisent le circuit de signalement et les modalités de prise en charge des accidents du travail maritime :

Article 9

L'accident doit être immédiatement constaté par un rapport de l'employeur, du capitaine ou du patron. Ce rapport, auquel est joint un certificat médical décrivant l'état de santé du marin, est remis à l'autorité maritime ou consulaire du lieu de travail, du lieu de mouillage ou du premier port où aborde le navire.

A défaut de production de ce rapport, si l'origine professionnelle de l'accident est établie, les prestations dues en exécution des dispositions ci-après pourront être mises à la charge de l'armateur. (...)

¹⁰ Le Code de la Sécurité sociale (Art. L. 411.1) définit l'accident du travail comme suit : « Est considéré comme accident du travail, quelle qu'en soit la cause, l'accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail à toute personne salariée ou travaillant, à quelque titre ou en quelque lieu que ce soit, pour un ou plusieurs employeurs ou chefs d'entreprise ». Sous cette définition, l'accident du travail doit répondre aux deux caractéristiques suivantes : être un "*fait accidentel*", c'est-à-dire une "*action soudaine*" entraînant une "*lésion corporelle*" ; être "*en relation avec le travail*", ce qui implique "l'existence d'un *lien de subordination* au moment de l'accident" et la "survenance de l'accident *en temps et lieu* de travail".

¹¹ P. Chaumette, « La dispersion du contentieux du travail maritime », ADMA, université de Nantes, 1985, t. VIII, pp. 155-183 (cité dans Chaumette, 2009).

Article 10

Le marin victime d'un accident professionnel est assisté, dans les conditions indiquées ci-après, par la caisse générale de prévoyance, à compter du jour où ont cessé, en application de l'article 3, les obligations de l'armateur à son égard.

Article 11

La caisse prend en charge, selon le tarif et dans les conditions prévues pour les accidents du travail à terre :

- Les frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et accessoires ;
- La fourniture, la réparation et le renouvellement des appareils de prothèse et d'orthopédie nécessités par l'infirmité résultant de l'accident ;
- La réparation ou le remplacement de ceux que l'accident a rendus inutilisables ;
- Les frais de transport de la victime à l'établissement hospitalier.
- Elle prend également en charge, dans les conditions fixées par son règlement intérieur, les frais nécessités par la réadaptation fonctionnelle, la rééducation professionnelle et le reclassement de la victime de l'accident.

Le rapport d'accident mentionné à l'article 9 doit se faire sur un formulaire-type, le "rapport de blessure, maladie ou décès" (reproduit en annexe II), communément appelé "CGP 102" ou "feuille rose". C'est sur la base de ce document que le travail de qualification du risque s'opère. Jusqu'au 31 octobre 2010 – donc durant la période de réalisation des entretiens dans le cadre de ce diagnostic – le texte juridique de référence concernant la qualification du risque était la Circulaire ENIM n° 2007-52 du 18 septembre 2007 relative au service du contrôle médical de l'Établissement national des invalides de la marine. Cette circulaire disposait que la qualification administrative du risque (en ATM, MCN ou MHN) relevait des services déconcentrés de l'Etat chargés de la mer (service "Gens de mer-ENIM" des quartiers, devenu DML), après avis le cas échéant du médecin conseil de l'ENIM, chargé de la qualification médicale du risque.

Le Décret n° 2010-1009 portant sur l'organisation administrative et financière de l'Établissement national des invalides de la marine (publié au Journal officiel du 1^{er} septembre 2010), qui institue le changement de statut de l'ENIM – qui devient un établissement public administratif, dirigé par un conseil d'administration (il était auparavant une Direction d'administration centrale) – est venu fixer "un nouveau cadre juridique de relations de travail" entre l'ENIM et les services déconcentrés chargés des Affaires maritimes. Si ce nouveau cadre de coopération "s'inscrit dans la continuité" de celle déjà engagée, on note cependant un changement important concernant notre objet : à compter du 1^{er} novembre 2010, c'est dorénavant l'ENIM, via ses Centres de liquidation des prestations (CLP), qui prend la décision de qualification du risque. Le service de l'Etat chargé de la mer a un rôle de

proposition concernant la branche d'assurance à saisir. L'Instruction ENIM n° 11 du 29 octobre 2010 relative à la qualification du risque (ATM - MCN – MHN) présente de façon détaillée la répartition des rôles entre les deux institutions (annexe III). La convention DAM-ENIM du 21 octobre 2010 acte ce nouveau mode de coopération entre l'ENIM, "qui ne dispose pas d'implantation territoriales sur le littoral" – l'organisation de ses CLP ne suit pas une logique régionale – et la DAM et ses services déconcentrés à l'échelon départemental (la (délégation à la mer et au littoral (DML), au sein de la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM)) .

12 – Maladies professionnelles maritimes

La notion de "maladie professionnelle maritime" est une notion récente, apparue avec le Décret n° 99-542 du 28 juin 1999 modifiant le décret du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins en ce qui concerne la prise en charge des prestations de l'assurance accident et de l'assurance maladie. Cette évolution est liée au fort retentissement des maladies professionnelles liées à l'exposition à l'amiante. Le caractère tardif de la prise en compte de la notion de maladie professionnelle dans le domaine maritime (la notion légale de maladie professionnelle a été instituée en France par la loi du 25 octobre 1919) s'explique par les spécificités du régime spécial des marins qui, sous certaines conditions, permettait de prendre en charge les marins affectés de pathologies professionnelles :

"Traditionnellement la notion de maladie professionnelle était à peu près inconnue du secteur maritime. L'article 79 du code du travail maritime¹² concerne le marin blessé au service du navire ou tombant malade pendant le cours de son embarquement, après que le navire a quitté le port où le marin a été embarqué. L'intervention de la Caisse générale de prévoyance a été étendu en 1938 au-delà des seuls risques maritimes, dans la logique des assurances sociales. Il convient donc d'identifier les maladies survenues en cours de navigation et celles survenues en dehors de la navigation. Au-delà de la consolidation de son état de santé ou du délai de trois ans de prise en charge par les prestations maladie, le marin pouvait bénéficier d'une pension d'invalidité, cumulable après 55 ans avec une pension de retraite d'ancienneté, dans la mesure où la maladie invalidante avait son origine dans un risque professionnel maritime. Encore faut-il que l'invalidité trouve sa source dans le risque professionnel maritime et atteigne, à elle seule, le seuil des deux tiers exigé pour l'octroi de la pension d'invalidité. Le cumul

¹² Remplacé par L5542-21 et suivants dans le nouveau Code des transports (cf. ordonnance 2010-1307).

n'est pas admis si le risque maritime n'est qu'une circonstance aggravante de l'affection."
(Chaumette, 2007)

Par le décret n° 99-542, les marins atteints de maladies professionnelles peuvent prétendre à une indemnisation identique à celle prévue en cas d'accident du travail maritime. Trois voies de reconnaissance sont prévues (Art. 21-4 du Décret n° 99-542) :

- "Est considérée comme ayant son origine dans un risque professionnel la maladie essentiellement et directement causée par l'exercice d'une activité entraînant affiliation au régime de sécurité sociale des marins et provoquant soit le décès de la victime, soit une incapacité physique permanente.
- Sont également considérés comme ayant leur origine dans un risque professionnel l'invalidité ou le décès résultant d'une maladie qui n'a pas pu être traitée de façon appropriée à bord, en raison des conditions de navigation.
- Les maladies mentionnées aux tableaux prévus à l'article L. 461-2 du code de la sécurité sociale sont présumées trouver leur origine dans un risque professionnel dès lors qu'est établi, par le Conseil supérieur de santé, le lien avec l'exercice d'une activité entraînant affiliation au régime de sécurité sociale des marins. Dans ce cas, les durées d'exposition au risque et les délais de prise en charge définis par ces tableaux s'appliquent au régime des marins."

La procédure de déclaration et de reconnaissance des maladies professionnelles maritimes est moins connue des différents acteurs rencontrés. Sur le site Internet de l'ENIM, il n'y a d'ailleurs pas de rubrique consacrée aux maladies professionnelles maritimes, alors qu'il en existe une pour les accidents du travail maritime. P. Chaumette présente les différentes étapes de la reconnaissance des maladies professionnelles maritimes (encadré ci-dessous) et nous faisons figurer en annexe IV le formulaire ENIM CGP 103 de demande de reconnaissance de maladie professionnelle.

Les procédures de reconnaissance des maladies professionnelles maritimes
(Chaumette, 2007)

La demande de reconnaissance

Le marin doit adresser au service déconcentré des affaires maritimes la déclaration de maladie professionnelle, imprimé CGP 103 provisoirement, deux exemplaires du certificat médical décrivant avec précision sa maladie.

La date du certificat médical constitue la date à laquelle l'assuré est informé du lien possible entre sa maladie et son activité professionnelle, sauf si sa maladie est survenue en cours de navigation ; dans ce cas, l'assuré peut être pris en charge au titre du risque « maladie professionnelle » à compter de la date de son débarquement.

Si l'assuré est décédé avant d'avoir pu demander la reconnaissance du caractère professionnel de sa maladie, il appartient à ses ayants droit de présenter la demande de reconnaissance. Les ayants droit doivent fournir à l'appui de leur demande un certificat médical établissant les causes du décès de l'assuré.

Les procédures

* Une première procédure de reconnaissance concerne les **assurés non consolidés**, en arrêt de travail. La décision de consolidation dépend du médecin conseil de la caisse d'assurance-maladie ; elle est notifiée à l'assuré par le chef de centre de liquidation compétent.

Un dossier administratif est établi par le service des affaires maritimes, comprenant :

- la demande de l'assuré, provisoirement le verso de l'imprimé CGP 103, la fiche signée de renseignements administratifs,
- un relevé de navigation CAAM,
- un avis du médecin des gens de mer ; sous pli cacheté, quant aux caractéristiques de l'affection (le médecin des gens de mer peut prescrire des examens complémentaires), quant au lien de causalité direct entre l'affection et l'activité professionnelle, lorsque la maladie n'est pas mentionnée dans les tableaux du code de la sécurité sociale.

Le dossier administratif, accompagné du dossier médical sous pli confidentiel, est transmis par le service des affaires maritimes au bureau de la CGP à Paris, qui vérifie les délais de prise en charge, les durées d'exposition, pour les maladies inscrites aux tableaux. Éventuellement, il établit une décision de rejet indiquant les voies de recours, ou il transmet le dossier au conseil supérieur de la santé (CSS). Celui-ci peut demander une expertise.

Au vu de l'avis du CSS, une décision de rejet ou de reconnaissance du caractère professionnel de la maladie est établie.

* Une seconde procédure concerne les **assurés consolidés** qui sollicitent une pension d'invalidité pour maladie professionnelle. La circulaire distingue la procédure de concession initiale de la pension, les aggravations conduisant à une révision des pensions. Le médecin des gens de mer établit un GM 59 et émet un avis sur le caractère professionnel de la maladie et le taux d'incapacité physique permanente (IPP).

* Concernant un **assuré décédé**, c'est-à-dire une demande de pension de réversion et d'allocation décès, la circulaire détaille la procédure applicable.

Face à cette procédure encore récente, une assistance sociale rencontrée a mentionné la "*méconnaissance*" des marins, qui "*ne déclarent pas leurs maladies professionnelles car ils la relie à l'inaptitude*". Le côté "*dur à la douleur*" des marins, le fait qu'ils "*poussent leurs limites très loin*" a aussi été évoqué par un médecin des Gens de mer. Nous présentons au chapitre 5 les données publiées sur les maladies professionnelles maritimes reconnues.

Chapitre 2 – De la reconnaissance juridique à la connaissance statistique

En 1993, dans une étude réalisée pour l'IMP et intitulée *Recherche d'indicateurs pertinents sur la sécurité au travail dans la pêche maritime*, l'auteur, Marcel Andro (Laboratoire Sécurité et Conditions de Travail à la Pêche Maritime, Lorient) faisait le constat suivant : "les données disponibles sont dispersées de façon partielle et selon des modalités qui dépendent des objectifs de chacun dans les différentes directions et services du ministère chargé de la mer". Les différentes sources de données ou d'indicateurs étaient alors recensées : "Direction des ports et de la navigation maritimes, Direction de l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM), Centre administratif des affaires maritimes (CAAM), Service de santé des gens de mer, Centre Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS), Centres de sécurité des navires, Quartiers des affaires maritimes, ...". En 2010, on peut faire le même constat quant aux origines variées des différentes informations et données. Pourtant, la situation est bien différente, puisque pour les accidents du travail maritime, qui sont un indicateur particulièrement "pertinent sur la sécurité au travail dans la pêche maritime", une production de statistiques régulières a été mise en place.

L'ENIM, producteur des données sur l'indemnisation des accidents du travail et des maladies professionnelles, n'est pas, contrairement à la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (régime général de Sécurité sociale) producteur de statistiques sur la "sinistralité" enregistrée chaque année (accidents du travail et maladies professionnelles indemnisés pour la première fois dans l'année) et il n'y a pas d'échelon régional similaire au terrestre ayant une mission de prévention¹³. Jean-François Jouffray, alors sous-directeur des affaires juridiques à la Direction de l'ENIM, est revenu sur le rôle de l'ENIM en matière de prévention des risques professionnels et dans la production de statistiques. Il s'agit d'un rôle "partagé" : "La spécificité du secteur maritime [tient au fait que] la prévention des risques est partagée entre le régime de Sécurité sociale et l'administration chargée du travail maritime, c'est-à-dire la Direction des Affaires maritimes et des Gens de mer. (...) Si cette dualité peut

¹³ Les Caisses régionales de l'assurance maladie, dont le nouveau sigle "CARSAT" rend visible leur compétence en matière de santé au travail (SAT), publient annuellement et chaque trimestre un *Bilan régional des accidents du travail et des maladies professionnelles*, ventilés par "comités techniques régionaux" selon une logique de branche professionnelle. Elles sont dotées d'un Service prévention des risques professionnel.

paraître paradoxale, elle n'en est pas moins porteuse d'une complémentarité fructueuse" (Jouffray, 2005). Depuis 2009, cette "complémentarité fructueuse" et ce rôle "partagé" en matière de prévention des risques professionnels comptent un troisième acteur, du fait du rôle des services de l'Etat chargés du travail depuis la fusion des inspections du travail.

En outre, rappelle J.-F. Jouffray (2005), l'ENIM ne s'est pas pour autant désintéressé des questions de prévention. Ouvrant dès les années 1950 puis dans les décennies suivantes sur des sujets comme la prévention de la tuberculose, les conditions de travail à bord (dont le bruit) ou, aujourd'hui, le risque de chute à la mer (avec le versement de subventions aux lycées professionnels maritimes pour l'achat de vêtements de survie), "cette maturation [a] abouti, en 1991, à la création de l'Institut maritime de prévention (IMP), qui doit permettre de fédérer les efforts entrepris et surtout de faire véritablement travailler ensemble des partenaires sociaux sur le thème de la prévention". Association loi 1901, l'IMP regroupe des représentants des syndicats de marins et d'officiers, ceux du patronat et ceux de l'Etat. L'ENIM "l'a financée continûment depuis [sa création], à titre d'ailleurs quasiment exclusif."

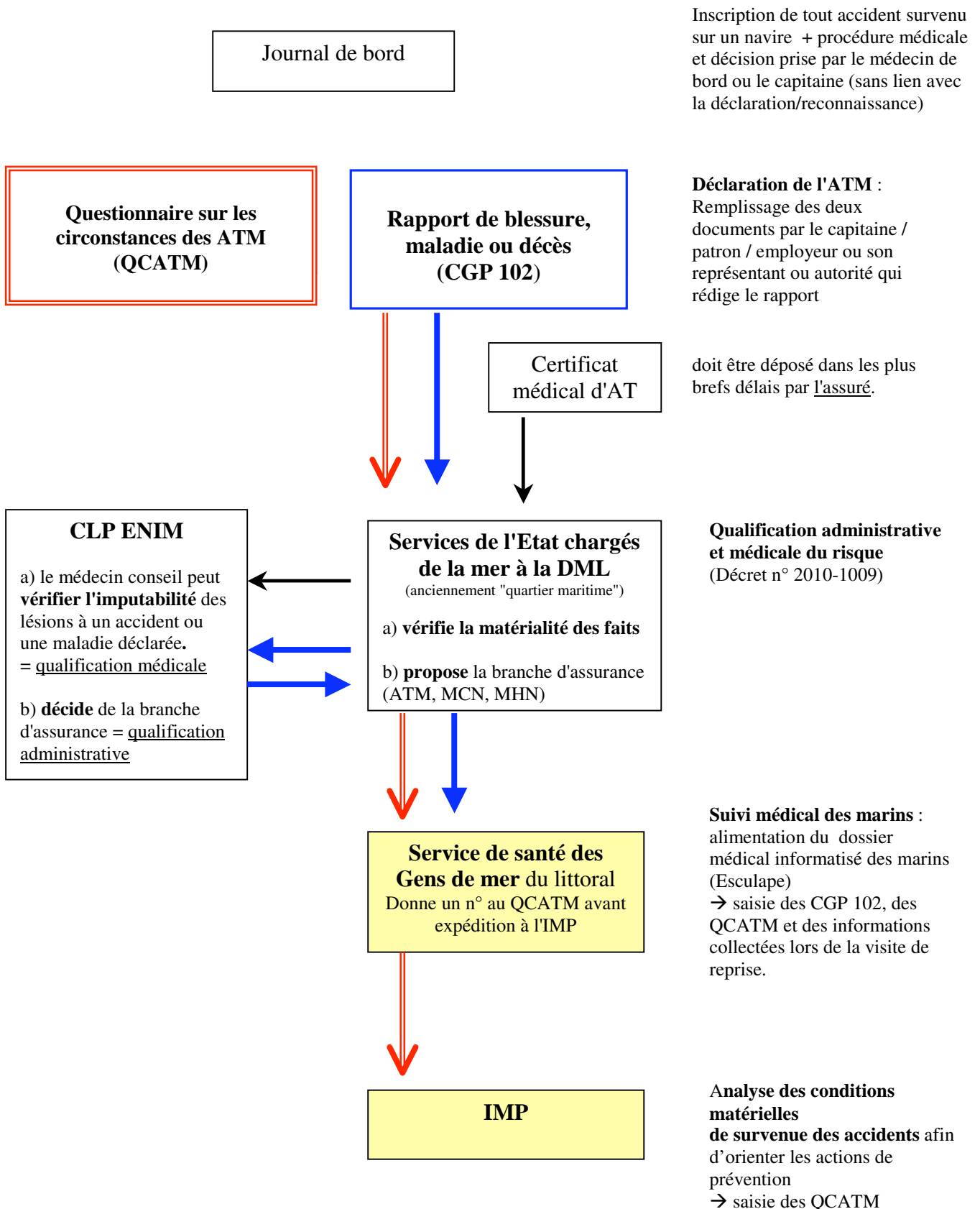
En lien avec l'ENIM, deux acteurs institutionnels principaux ont donc pour mission de produire une visibilité statistique des accidents du travail maritime : le Service de santé des Gens de mer, dont le Bureau GM5 de la Direction des Affaires maritimes a en charge l'élaboration d'un rapport statistique annuel et l'Institut Maritime de Prévention, chargé d'élaborer des statistiques sur les causes d'accidents du travail dans sa mission de prévention. Ces deux types de production statistique sont fondées sur deux bases de données. Au SSGM, l'application informatique "Esculape", conçue pour l'alimentation du dossier médical informatisé des marins à l'échelon local par le médecin et l'infirmier des Gens de mer, remplit en même temps l'objectif de construction d'une base de données nationale sur les ATM. Depuis 2008, la base de données Esculape est au fondement du *Rapport statistique annuel sur les accidents du travail maritime*. A l'IMP, la saisie d'informations sur les ATM repose sur le questionnaire sur les circonstances des accidents du travail maritime (QCATM), document conçu par l'IMP et qui doit obligatoirement accompagner les rapports d'accidents CGP 102 depuis 1996. Ces deux bases de données ne sont pas construites indépendamment l'une de l'autre, le QCATM étant une source d'information saisie dans la base de données du SSGM. Nous revenons sur l'organisation de ces deux sources de connaissance statistique, d'une part

afin de présenter les logiques institutionnelles qui s'y attachent et d'autre part pour questionner leurs atouts, leurs limites et leurs complémentarités¹⁴.

Le schéma page suivante présente le circuit de signalement et de reconnaissance des ATM et le circuit de transmission des informations en vue de la saisie.

¹⁴ D'une certaine manière, des similitudes existent avec le domaine terrestre concernant l'organisation institutionnelle de production de statistiques sur les accidents du travail et maladies professionnelles : depuis peu, le ministère du travail a accès aux données de la CNAMTS pour en produire des exploitations statistiques (Euzenat D., 2009 et 2010) et l'INRS, Institut National de Recherche et de Sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles, association constituée sous l'égide de la CNAMTS, a des points communs avec l'IMP.

Circuit de reconnaissance d'un ATM et de saisie des données



21 – Les statistiques produites à l'échelle nationale par le Service de Santé des Gens de Mer

Le Bureau de la santé et de la sécurité au travail maritimes (GM5), rattaché à la DGITM, au ministère chargé de la Mer, remplit plusieurs missions, parmi lesquelles le "recueil des données et l'élaboration du rapport annuel sur les accidents du travail maritime et les maladies professionnelles"¹⁵. Les principes fondant la réalisation du bilan statistique annuel sont rappelés au début de chaque rapport annuel : "Depuis 1993, le Service de santé des gens de mer (SSGM) recueille les données permettant au Bureau de la santé et de la sécurité au travail maritime, d'établir des statistiques sur les Accidents du travail maritime (ATM). Ces statistiques sont élaborées à partir des informations fournies par :

- les rapports d'accidents « CGP 102 » destinés à l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM) pour la qualification du risque et collationnés par les services de santé des gens de mer du littoral ;
- les QCATM accompagnant, en principe, le « CGP 102 » en cas d'accident, contrôlés et exploités en partie par les SSGM du littoral, avant d'être transmis à l'Institut maritime de prévention (IMP), chargé d'analyser les conditions matérielles de survenue des accidents afin d'orienter les actions de prévention ;
- la Sous-direction des systèmes d'information maritimes (SDSI) et le Bureau de la formation et de l'emploi maritimes (GM 1) concernant les effectifs des marins exprimés en équivalents temps plein (ETP), notion nouvelle introduite dans le rapport 2003 (la référence au seul nombre de marins immatriculés étant abandonnée)."

Contrairement aux accidents du travail maritime, il n'existe en revanche pas de bilan statistique annuel des maladies professionnelles dans le domaine maritime. Plus exactement, il n'en existe plus. La consultation des rapports statistiques annuels publiés par le bureau GM5 de la DAM montre en effet que la prise en compte des maladies professionnelles maritimes a eu lieu en 2004 et en 2005. Pour ces deux années, le Rapport statistique comportait un volet spécifique aux maladies professionnelles, présentant les données de l'indemnisation

¹⁵ Les autres missions définies sont les suivantes : élaboration des normes juridiques en matière de santé au travail des gens de mer et d'aptitude physique à la navigation ; mise au point des contenus de la formation aux soins médicaux à bord ; définition des dotations médicales à bord des navires.

transmises par l'ENIM. Depuis 2006, le rapport statistique annuel ne porte plus que sur les accidents du travail maritime.

Nous présentons le contenu des statistiques nationales produites avant de revenir sur la nouvelle source de données utilisée depuis 2008 : la base Esculape.

211- Un système récent, fondé sur des obligations internationales

Les rapports statistiques annuels sur les accidents du travail produits par le bureau GM5 de la Direction des Affaires maritimes sont à la fois récents (ils existent depuis 1993) et en même temps fondés sur des obligations internationales anciennes. L'introduction des rapports annuels précise en effet que, "en établissant ces statistiques, la France se conformera simplement à la convention 134 de l'OIT (1970) concernant la prévention des AT des Gens de mer et à la directive cadre du 12 juin 1989 relative à la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail (89/391/CEE)". Ces statistiques annuelles obéissent également à des recommandations internationales plus récentes, comme celles liées au système statistique européen sur les accidents du travail géré par Eurostat (SEAT), auxquelles doivent se conformer l'ensemble des systèmes statistiques nationaux de l'UE, dans l'objectif d'une harmonisation des statistiques européennes.

Le rapport statistique annuel fondé sur les données saisies via l'application Esculape (appelées "base Esculape" dans ce rapport) est accessible en ligne sur le site du ministère chargé de la mer. On y trouve les indicateurs suivants (les chiffres indiqués sont issus du rapport 2008) :

- Nombre d'ATM tous secteurs confondus (3203 ATM en 2008)
- Répartition des ATM par secteur (pêche, conchyliculture, commerce, services portuaires, plaisance) :
 - 1497 à la pêche
 - 216 à la conchyliculture¹⁶
 - 1208 au commerce
 - 173 en navigation portuaire
 - 30 à la plaisance
 - 76 sans origine définie

¹⁶ Les données présentées pour la conchyliculture dans le ne sont liées qu'aux accidents du travail maritime (touchant les travailleurs du secteur affiliés à l'ENIM).

- Répartition selon le lieu (à quai, en mer, zone piscicole)
- Indice de fréquence (IF) (nombre ATM avec ou sans arrêt de travail pour 1000 ETP)
 - IF par secteur
 - IF par secteur et par lieu
- Siège des lésions
 - nombre de lésions par siège et par secteur d'activité, en mer
 - nombre de lésions par siège et par secteur d'activité, à quai
 - fréquence en % des lésions des mains par secteur d'activité, en mer
 - risque de lésion des mains (IF) en fonction du genre de pêche (au large, petite pêche, côtière)
 - nombre des accidents à la main par activité à la pêche (chalutiers, senneurs filayeurs, ligneurs caseyeurs, autres pêches)
- Evolution (1998 – 2008) globale des effectifs marins et des accidents du travail
 - évolution du nombre de marins par secteur
 - évolution du nombre et des IF des ATM par secteur (conchyliculture / pêche / services portuaires / commerce)
- Gravité des ATM (données ENIM)
 - nb IJ payées au titre du risque ATM
 - nb pensions d'invalidité accident (PIA)
 - nb de pension de retraite accident (PRA)
 - taux d'incapacité permanente
 - taux de gravité (TG) ($TG = \text{nb IJ} / \text{nb heures Wée} \times 1000$)
 - indice de gravité (IG) ($IG = \text{somme tx d'incapacité permanentes} / \text{nb heures Wées} \times 1000^2$)
 - tableaux et courbes d'évolution 2004-2008
 - comparaison avec BTP (indices et taux)
 - durée moyenne des arrêts de travail
- IF des accidents du travail à terre (données CNAMTS)
- Décès et disparitions (données CROSS, ENIM, IMP, services déconcentrés des Affaires maritimes, SSGM et "recoupements")
 - chiffres métropoles et Antilles (effectifs bruts) : *"21 morts par chute ou noyade pour 17841 empois ETP, cela fait un taux de 1,18 pour 1000"*.
 - évolution des effectifs bruts de 1999 à 2008 : *"il est difficile de calculer un indice de fréquence des décès"*.

212- La base de données Esculape : à la fois dossier médical informatisé des marins et source statistique conforme aux normes européennes

Avant la mise en place de l'application informatique Esculape, le recueil et la saisie des données liées aux accidents du travail maritime n'étaient pas simples. Les Docteurs Rollot et Ferraud, alors respectivement Médecin Chef du SSGM et Chef du bureau santé et sécurité au travail maritime à la Direction des Affaires maritimes, rappelaient ainsi, en 2007, lors des *12èmes Journées de la médecine des Gens de mer*, que la situation qui avait cours avant la mise en place d'Esculape n'était pas satisfaisante. Les SSGM devaient en effet transmettre des

tableaux trimestriels sur les accidents du travail maritime au Bureau de la santé et sécurité au travail du Ministère, qui, à partir de là, éditait des tableaux annuels. Ces derniers n'étaient pas forcément exhaustifs, du fait des envois souvent retardés des tableaux du quatrième trimestre. En outre, il fallait procéder à une vérification croisée avec les listings de l'ENIM, ce qui prenait aussi du temps. Du coup, aucune exploitation automatique des données qui remontaient des services déconcentrés n'était organisée (Rollot et Ferraud, 2007).

Si au plan statistique, l'application Esculape permet d'alimenter une base de données à partir de laquelle des statistiques utilisables et conformes aux exigences du programme statistique européen SEAT peuvent être produites, le dispositif Esculape vise avant tout un objectif plus pragmatique : la constitution d'un dossier médical informatisé des marins. Ainsi peut-on lire sur le site du Ministère chargé de la mer : "Tous les médecins (SSGM), quel que soit leur statut, ont l'obligation d'effectuer leur service dans les locaux de l'administration des Affaires maritimes de manière à pouvoir travailler sur le logiciel "ESCULAPE", qui alimente quotidiennement la base de données médicales centralisée des marins". Cette base de données a pour originalité d'être consultable par le médecin de garde du Centre de Consultations Médicales Maritimes de Toulouse. "Ce système permet aux marins de pouvoir bénéficier 24 heures sur 24 d'une véritable consultation médicale, d'être sûrs que le médecin consultant dispose du dossier médical les concernant, au même titre qu'un médecin de famille, de telle sorte que le diagnostic une fois établi, le traitement puisse être ordonné en toute sécurité. De plus, cette base de données contient le dernier tracé électrocardiographique du marin effectué lors de sa visite annuelle d'aptitude, et permet ainsi au médecin consultant de le comparer à celui envoyé par le marin. L'originalité, unique au monde, est que le marin effectue lui-même son tracé au cours de sa visite annuelle, avec le même appareil dont il dispose à bord en cas de besoin. Tout ce dispositif, mis en place au cours des trois dernières années, permet d'assurer aux marins la meilleure sécurité médicale possible eut égard à la dangerosité d'exercice de cette profession à haut risque."¹⁷

Aux plans individuel et collectif, les objectifs affichés concernant Esculape sont ainsi de :

- "permettre au marin de passer sa visite dans le port de son choix sans nécessité de faire suivre le dossier,

¹⁷ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Organisations-missions-et-actions.html>

- mettre à la disposition du CCMM (centre de consultation médicale maritime) un dossier médical exploitable,
- permettre un meilleur suivi de l'état de santé global des marins (veille sanitaire)".

Le masque de saisie de la base Esculape pour le volet "accident du travail" se trouve reproduit en annexe V. Pour satisfaire au double enjeu – médical et statistique – de l'application Esculape, le rôle de l'infirmier et du médecin des Gens de mer est central car c'est sur lui que repose la qualité de la saisie. Pour chaque nouvel accident du travail, l'infirmier ouvre une fenêtre "ajout d'un nouvel AT" et procède à la saisie des items en se référant aux deux documents clés : le CGP 102 et le QCATM. Il peut en outre renseigner la base en posant des questions complémentaires au marin accidenté lors de la visite de reprise : "la fiche de l'ATM pourra être visualisée et complétée par le MGM, en présence du marin", notamment concernant la nature et la localisation de la blessure, la durée de l'arrêt de travail, le code OMS et les circonstances de l'accident. Le texte libre inscrit sous la rubrique 5 du QCATM (circonstances de l'accident) est recopié par l'IGM sur Esculape et est ensuite vérifié par le MGM en présence de la victime. L'organisation du dispositif Esculape prévoit qu'en cas d'absence de visite de reprise, "la vérification et la clôture [de la fenêtre ATM] ont lieu lors de la visite annuelle suivante".

Une fois tous les champs complétés et après vérification à partir de l'entretien avec le marin accidenté, "le rôle de saisie du SSGM local est terminé", puisqu'il n'y a dorénavant pas d'autre tableau à remplir à destination du SSGM national. C'est à ce niveau national que s'opère la codification de certaines variables, comme celle liée aux "causes et circonstances", entrée en clair dans la base Esculape. L'organisation institutionnelle du dispositif statistique prévoit, outre la production du rapport statistique annuel national, la transmission systématisée et conforme aux critères définis par le programme SEAT d'un tableau récapitulatif des accidents du travail maritime à destination de la CNAMTS en vue d'une transmission à Eurostat.

Au final, la structure de la base Esculape, reflet du masque de saisie, est représentée dans le tableau page suivante. Nous y avons indiqué la ou les sources utilisées par les IGM et MGM pour la saisie.

items base Esculape		Sources de saisie par le MGM et l'IGM			Lien possible avec la base "Astérie" (Affaires maritimes)
		CGP 102	QCATM	Visite de reprise	
Identification du marin / de l'administré	N° immatriculation	X	X		X
	Nom	X			X
	Prénom	X			X
Navire	N° immatriculation du navire	X	X		X
	Nom du navire	X			X
	Genre de navigation		X	X	X
	Taille du navire		X	X	X
	Activité du navire		X	X	X
	Type du navire			X	X
Employeur	Nom	X		X	X
	Prénom	X		X	X
	<i>Activité économique de l'entreprise</i> ¹⁸				X
	Taille de l'entreprise			X	X
	Statut professionnel			X	X
	<i>Profession</i>				X
	<i>Poste de travail</i>				X
Accident	Date	X	X	X	
	Heure		X	X	
	Localisation géographique de l'ATM	X		X	
	Position du navire		X	X	
	Conditions de navigation	X	X	X	
	Occupation au moment de l'accident	X	X	X	
	Nature de la blessure	X	X	X	
	Localisation de la blessure	X	X	X	
	Code OMS				
	Libellé du code OMS				
	Date de fin de l'AT			X	X
	Nb de jours AT			X	X
	Arrêt calculé				calculé
	Arrêt supérieur à 182 jours				calculé
	Accidenté décédé				calculé
Description de l'AT (en clair)	X		X		

Pour la description de l'accident, on constate que le QCATM, conçu par l'IMP en lien avec le SSGM (nous y revenons en détail au § 22), est un support de connaissance mutualisé, d'où l'importance de sa transmission simultanée avec le CGP 102 et de la qualité de son remplissage. Cependant, les items peuvent différer entre les modalités proposées sur le QCATM et le masque de saisie Esculape (menus déroulants), du fait du formatage européen des données Esculape. Mais on observe dans ce tableau que l'IGM et le MGM peuvent se baser sur plusieurs sources pour renseigner une même variable sur Esculape. Par exemple, les

¹⁸ Les items en italique correspondent à des variables conçues dans le programme SEAT pour le domaine terrestre. Par un procédé de "maritimisation" des variables, elles se trouvent dans Esculape, mais leur exploitation statistique peut s'avérer peu pertinente (nous y revenons au chapitre 4).

conditions de navigation ou l'occupation du marin au moment de l'accident peuvent être renseignées sur le QCATM (question fermée), mais peuvent aussi être déduites de la description en clair des circonstances de l'accident indiquées sur le CGP 102 ou bien du récit recueilli auprès du marin lors de la visite médicale de reprise. Ceci a l'avantage de permettre la saisie d'accidents du travail pour lesquels certaines informations sont manquantes (QCATM non transmis, description trop succincte sur le CGP 102, ...).

La colonne "autres sources" peut correspondre à un lien avec la base de données "Astérie", alimentée par les Affaires maritimes liées à l'enregistrement des marins et des navires (sur la base Astérie). Par le biais des numéro d'identification, un pré-remplissage de certains champs est théoriquement en place, mais cela induit parfois un travail de vérification de la part des IGM sur lequel nous revenons ci-dessous. Le travail réalisé sur les données Esculape (chapitre 4) montre néanmoins que tous les champs ne sont pas encore systématiquement renseignés, la mise en place de l'application informatique Esculape étant encore assez récente. Le *Rapport statistique sur les accidents du travail maritime* de 2008 précisait ainsi : "Ce nouveau système de recueil des données par l'application Esculape permet de disposer de critères plus nombreux et donc d'une analyse plus exhaustive [des accidents du travail maritime]. Cependant, pour cette première année, toutes les variables du tableau n'ont pu être complètement renseignées, ce qui limite la profondeur des interprétations. A tous les stades de la déclaration de l'accident, la saisie des informations doit être améliorée pour une meilleure fiabilité des statistiques."

213- Atouts et limites de la base Esculape

L'alimentation cumulative de la base Esculape (l'IGM et le MGM peuvent ouvrir plusieurs fois la fenêtre "ATM" afin d'y ajouter des précisions), le fait qu'elle s'appuie sur plusieurs sources – le CGP 102, le QCATM, l'entretien avec le marin lors de la visite médicale – constituent des atouts certains pour une connaissance statistique régulière et riche sur les accidents du travail maritime. Quelques limites peuvent toutefois être signalées.

Dans les faits, s'ils sont convaincus de l'utilité du dispositif Esculape, les infirmiers et médecins des Gens de mer rencontrés ont évoqué le travail important que représentait la saisie des CGP 102 et des QCATM dans les dossiers informatisés des marins suivis. Un infirmier des gens de mer nous a notamment fait remarquer que le temps à passer n'était pas tant dû à la saisie elle-même qu'au temps de contrôle des informations : certaines sont déjà inscrites dans

le dossier médical du marin – via un recoupement avec le système statistique "Astérie" des Affaires maritimes – mais alors cette information peut être différente de celle indiquée sur le CGP 102. La perte de temps est aussi parfois due à une transmission tardive du CGP 102 de la part du service chargé du traitement des CGP 102 à la DML. Il ne semble en effet pas y avoir de procédure organisée concernant la transmission des CGP 102 et des QCATM des services des DML vers le bureau du SSGM du littoral. La proximité des bureaux et les relations interpersonnelles sont souvent évoquées pour présenter la façon dont se passe la transmission des informations : *"je toque à la porte"*, *"j'ai la chance de travailler sur le même palier"* sont ainsi des expressions entendues lors des entretiens. Cette proximité des services se trouve aujourd'hui progressivement modifiée du fait de la réorganisation des services. Des craintes, voire de la souffrance, ont pu être exprimées lors des entretiens, face à des "déménagements" de services à venir. Elles ont d'ailleurs été relayées par les marins eux-mêmes, pour qui le possible éloignement du SSGM pourrait conduire à ne pas se rendre aux visites médicales : *"Le SSGM va être expédié à C. , alors nous, on ne passera pas les visites médicales."* Or, le caractère pas toujours systématique des visites de reprise fait aussi partie des difficultés mentionnées par les IGM et MGM pour pouvoir alimenter convenablement la fenêtre "ATM" du dossier médical informatisé des marins pour la connaissance. La fonction de "guichet unique" jouée autrefois par les "quartiers" a marqué durablement les mentalités et les pratiques. Les réorganisations en cours sont parfois ressenties comme un risque de déstructuration ou de fragilisation des relations inter-personnelles et entre services.

La modification des rôles entre les services déconcentrés de l'Etat chargés de la mer (au sein des DML) et l'ENIM (au sein des CLP) concernant la qualification du risque, instaurée depuis le 1^{er} novembre 2010 (Décret n° 2010-1009) et évoquée au point précédent, suscite également des inquiétudes de la part des médecins et infirmiers des Gens de mer, qui redoutent de se trouver plus encore coupés du circuit de reconnaissance des accidents du travail maritime. De fait, l'Instruction ENIM n° 12 du 29 octobre 2010 (annexe VI) prévoit bien la transmission d'une copie du rapport détaillé de l'accident (CGP 102) de la DML vers le SSGM "pour information", mais celle-ci s'opère avant la décision de qualification qui revient dorénavant au CLP compétent. Ainsi, le médecin et l'infirmier des gens de mer ont copie du CGP 102 sur lequel figure la proposition de branche d'assurance (ATM, MCN ou MHN) faite par la DML, mais le circuit officiel ne prévoit pas de transmission au SSGM de la décision de qualification définitive.

22 – Les statistiques produites par l'Institut Maritime de Prévention sur la base du Questionnaire sur les circonstances des accidents du travail maritime

"L'IMP est chargé par l'ENIM de son action de prévention et joue donc auprès de la Sécurité sociale des Gens de mer le même rôle que l'INRS auprès de la CNAM et de la MSA. L'IMP recense et analyse les accidents du travail et maladies professionnelles à bord des navires français en vue de repérer ceux qui par leur importance et leur récurrence méritent que des propositions soient formulées en matière de configuration, d'équipement et de procédures pour en réduire la survenance et/ou en limiter les conséquences" (Tourret, 2005). Ces propos du Président de l'IMP posent les missions et les objectifs de l'institut en matière de production de connaissance sur les accidents du travail et les maladies professionnelles maritimes¹⁹. Nous revenons plus précisément sur le QCATM : ses fondements institutionnels, ses débouchés en termes de connaissance produite, ses forces et ses limites.

221- Le QCATM : au fondement d'une production de connaissance dans un objectif de prévention

Le questionnaire sur les circonstances des accidents du travail maritime (QCATM) est un document produit par l'IMP, qui s'est notamment appuyé pour le concevoir sur des travaux menés par le laboratoire de recherche "Sécurité et Conditions de travail à la Pêche Maritime" de l'IUT de Lorient ainsi que des "discussions approfondies avec le service de santé des Gens de mer". (Andro, 1993 : 38). Ce questionnaire est décliné sous deux formes, l'une conçue pour la pêche et les cultures marines (figurant en annexe VII), l'autre pour le commerce et la navigation portuaire.

¹⁹ A côté du suivi statistique des accidents du travail maritime, les autres missions de l'IMP portent sur la réalisation de diagnostics sur la sécurité et les conditions de vie et de travail à bord des navires, le soutien aux démarches de prévention des risques professionnels, l'expérimentation et l'aide au développement de nouveaux équipements, et l'accompagnement des projets de modernisation et de construction des navires. L'IMP participe également à des actions de communication, d'information, de sensibilisation de formation auprès des élèves de l'enseignement maritime et des acteurs de prévention.

Rendu obligatoire par la Circulaire n° 25-1995 du 20 juillet 1995 signée du Directeur de l'ENIM (annexe VIII), le QCATM vise la "mise en place d'un programme de statistiques causes d'accidents du travail maritime", confié à l'Institut maritime de prévention par l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM), "en accord avec le service de santé des Gens de mer (SSGM)". Le questionnaire sur les causes des accidents du travail (QCATM) doit dès lors remplacer les "anciens imprimés, de couleur verte, utilisés antérieurement pour les enquêtes de type communautaire." La question des causes des accidents du travail maritime était donc jusqu'alors traitée via une méthodologie produite à l'échelle européenne ; elle se trouve dorénavant posée comme priorité au plan national, via le QCATM élaboré par l'IMP. L'enjeu annoncé dans la circulaire est d'aboutir, par ce dispositif, "dès 1995 à une bonne connaissance épistémologique²⁰ (sic) du "phénomène accident" de mer et, à terme, à l'amélioration des conditions de travail des marins professionnels".

Le caractère obligatoire de ce nouvel imprimé est rappelé dans la circulaire, de même que la personne chargée de le remplir : le "chef de bord, patron ou capitaine de navire et, à défaut, l'employeur s'il est distinct". La destination du QCATM est la même que celle de l'imprimé CGP 102 : "le quartier de contact des marins concernés". Les modalités de circulation de ce nouveau support de connaissance sont précisées dans la Circulaire n° 25-1995 et ont toujours cours aujourd'hui : c'est le service du quartier des Affaires maritimes (aujourd'hui la DML, au sein des DDTM) destinataire des CGP 102, qui reçoit les QCATM. Après vérification sur la façon dont le QCATM est rempli, avec si besoin un retour vers l'employeur ou le capitaine, le service du quartier transmet le QCATM au médecin des Gens de mer "localement en charge", qui en fera un envoi groupé chaque trimestre à destination de l'IMP. La Circulaire prévoit également les modalités d'exploitation et de transmission des informations, instaurant, en complément d'une production de connaissance à l'échelon national, un retour à l'échelon régional, mais aussi infra-régional, vers les quartiers et vers les structures professionnelles locales :

L'IMP est chargé du traitement des données et s'assure du bon fonctionnement en amont de ce dispositif, collecte, transit et qualité des données. Il éditera un tableau de bord semestriel puis un rapport annuel, après avoir reçu toutes les informations complémentaires du SSGM, du CAAM et des directions centrales.

Le rapport annuel est destiné aux directions centrales intéressées, aux directions régionales des affaires maritimes, au SSGM, au CAAM, au Centre d'instruction et de documentation administrative maritime, aux fédérations d'armateurs et de marins et aux organismes professionnels nationaux. Une synthèse nationale et les données complètes, relatives à leur circonscription maritime, seront adressées aux quartiers, aux centres de sécurité des navires et aux médecins des Gens de mer. **Il est important que les**

²⁰ Il faut sans doute lire "épidémiologique".

quartiers relayent cette information vers les structures professionnelles locales, de pêche, de conchyliculture ou de commerce.²¹
Circulaire n° 25-1995 du 20 juillet 1995

222 – Le suivi statistiques des accidents du travail maritimes : études nationales et *Tableau de bord régional en Bretagne*

Les bases de données alimentées à partir des QCATM – une base pour la pêche, une pour la conchyliculture et une commerce pour le commerce – servent de support aux publications et études de l'IMP. La logique statistique ici est cumulative, il s'agit d'avoir accès à un stock d'accidents du travail maritime interrogeable à partir de requêtes spécifiques : c'est "*une accumulation de données primitives sur tous les métiers*", nous dira-t-on lors d'un entretien à l'IMP. A partir de ces bases statistiques, l'IMP peut mener différentes études, en ciblant plus particulièrement un type de lésions préoccupant – comme les lésions à la main – un type de navigation, etc. Les données utilisées peuvent alors compiler plusieurs années de saisie. *L'Analyse des données sur les accidents du travail dans les activités maritimes de 1996 à 2001*, étude publiée en 2003 et réalisée par le Laboratoire Ergonomie et Sécurité des Activités Maritimes à l'Université de Bretagne Sud, pour l'IMP (Andro, 2003), se fonde ainsi que "plus de 20 000 fiches (...) remplies dans les trois secteurs d'activités maritimes : la pêche, les cultures marines, la marine de commerce".

Les requêtes sur les bases de données de l'IMP peuvent aussi être d'ordre géographique. Dans le cadre d'une convention passée avec l'IMP, le Conseil Régional de Bretagne a ainsi émis le souhait de disposer de statistiques régionales sur les risques maritimes. Le partenariat développé entre les deux institutions a notamment donné lieu, depuis 2007, à la production annuelle d'un *Tableau de bord régional* présentant un bilan statistique régional sur les accidents du travail maritime à la pêche et à la conchyliculture en Bretagne. Ce bilan statistique régional fait l'objet d'une restitution publique lors d'une journée annuelle intitulée *Rencontre sur la dimension humaine de la sécurité maritime*, co-organisée par l'IMP et la Région Bretagne (la dernière s'est tenue à Saint-Malo, le 16 novembre 2010). L'ensemble des acteurs institutionnels et professionnels du monde maritime est convié à cette journée, où sont par ailleurs abordés d'autres sujets en lien avec des actions de prévention entreprises dans la région Bretagne. Les informations et "chiffres clés des événements de mer,

²¹ Surligné dans le texte.

accidents du travail et maladies professionnelles" présentés dans le *Tableau de bord régional* sont les suivants (année 2008)²² :

- Données de cadrage
 - Emploi à la pêche en 2007 en Bretagne (carte)
 - Flotte à la pêche en 2007 en Bretagne (carte)
 - Emploi à la conchyliculture en 2007 en Bretagne (carte) : chiffres ENIM et MSA
- ATM année 2007 :
 - tableau pêche / conchyliculture ; nombre d'ATM et comparaison de la part des ATM bretons en France avec la part des marins actifs bretons en France (en ETP)
 - comparaison statistique par secteur d'activité (effectifs ETP, nombre d'AT, ratio)
- Evolution des ATM 2001-2007 (ratio pour 1000 ETP) en Bretagne et en France
 - Pêche
 - Conchyliculture
- "Analyse qualitative" pêche année 2008
 - différence entre ATM recensés par le SSGM et les QCATM reçus à l'IMP (pêche et conchyliculture)
 - répartition des ATM à la pêche selon
 - la nature de l'accident (avec / sans arrêt)
 - la position du navire
 - les conditions de navigation
 - le métier pratiqué
 - analyse selon l'occupation du blessé
 - répartition des ATM selon le siège des lésions
- "Analyse qualitative" conchyliculture année 2008 : statistiques IMP pour la période 2004-2008 et statistique MSA 2008
 - répartition des ATM et AT à la conchyliculture selon
 - la nature de l'accident (avec / sans arrêt)
 - la tranche d'âge du marin
 - le métier pratiqué (statistiques IMP seulement)
 - l'ancienneté du blessé (statistiques MSA seulement)
 - analyse selon l'occupation du blessé
 - analyse selon les conséquences (type de lésion)
 - répartition des accidents selon le siège des lésions
- Nombre de décès années 2006-2008 (Pêche et conchyliculture Bretagne / France)
- Événements de mer 2008 : 34 "événements recensés sur des navires bretons en 2008"
 - Répartition par catégories

Le contenu du Tableau de bord régional peut légèrement différer d'une année sur l'autre. L'édition 2007 présentait ainsi un bilan des maladies professionnelles en France et Bretagne, fondé sur les données transmises par l'ENIM.

²² Présentation faite lors des 3èmes rencontre sur la dimension humaine de la sécurité maritime, le 23/10/09 à Lorient, IMP - Région Bretagne. http://www.imp-lorient.fr/evenements-colloques/rencontres-sur-la-dimension-humaine-de-la-securite-maritime/lorient_2009/

Le travail réalisé en région Bretagne par l'IMP peut aussi se décliner à l'échelle du quartier, comme cela s'est fait en collaboration avec le Dr Paris, du SSGM, pour le quartier du Guilvinec. Le Tableau de bord 2008 présentait ainsi un *Zoom sur les événements de santé concernant les marins du quartier du Guilvinec pratiquant la pêche au large*. Les données utilisées portaient sur 4 années (2005-2008) et provenaient de deux sources : le QCATM (bases de l'IMP) et la base de données du SSGM du Guilvinec, fondée sur les CGP 102. Le champ de l'étude portait sur un type de navire (les chalutiers) et un genre de navigation (la pêche au large).

A l'échelle régionale en Bretagne, il existe donc une production régulière de connaissance statistique sur les accidents du travail maritimes à la pêche et à la conchyliculture. Le besoin exprimé de pouvoir s'appuyer sur des statistiques régionales, qui a pour partie motivé la mise en œuvre de ce diagnostic régional, reflète cependant une certaine méconnaissance de ce travail de l'IMP. S'il est accessible en ligne et fait l'objet d'une présentation publique chaque année, les entretiens réalisés ont en effet montré que le *Tableau de bord régional* de l'IMP n'était pas toujours connu de tous les acteurs oeuvrant dans le champ de la prévention en Bretagne.

223- Atouts et limites du QCATM

Comparativement aux statistiques élaborées pour les salariés du régime général dans le domaine terrestre, l'existence d'un questionnaire sur les circonstances de survenue des accidents du travail maritime devant accompagner la déclaration d'accident présente un intérêt certain. En effet, les *Statistiques technologiques et financières sur les accidents du travail* élaborées chaque année par la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) et déclinées au plan régional par les Caisses régionales (CARSAT, ex CRAM) se fondent sur des éléments recueillis sur le seul formulaire de déclaration d'accident du travail. Le QCATM présente en outre l'avantage d'avoir été conçu spécifiquement pour le contexte maritime et dans une démarche de prévention. Enfin, autre atout de ce questionnaire : son caractère obligatoire. Les personnes chargées du traitement des CGP 102 dans les DML que nous avons rencontrées procèdent systématiquement à une vérification des documents. S'il

manque un QCATM ou si celui-ci est mal rempli, le service est autorisé à retourner vers l'employeur ou le capitaine ayant rempli le document pour l'obtenir.

A côté de ces avantages, le QCATM présente des limites, inhérentes à tout questionnaire fermé : les différents choix proposés pour les questions peuvent ne pas convenir, le temps de remplissage du document peut être une contrainte, et surtout la compréhension des circonstances de survenue d'un accident du travail nécessite de croiser ces informations avec d'autres enseignements plus qualitatifs, issus d'enquêtes ou/et d'entretiens avec le marin accidenté et l'équipage.

N. Le Berre, de l'IMP, précisait lors de la journée co-organisée par l'IMP et le Conseil Régional de Bretagne du 16 novembre 2010 la nécessité de "faire évoluer le QCATM", compte tenu de la persistance de "zones d'ombre". Celles-ci, rappelées dans les publications de l'IMP, sont de deux ordres : des déclarations d'accidents du travail CGP 102 non accompagnées de QCATM et des QCATM peu ou mal remplis.

Dans un chapitre introductif sur la "qualité des données", l'étude du LESAM fondée sur les QCATM saisis entre 1996 et 2001 par l'IMP pointe les écarts constatés entre le nombre de CGP 102 et le nombre de QCATM. La perte moyenne observée pour la pêche pour les années 1996 à 2001 est de 33%, soit un tiers. La perte moyenne observée pour cette même durée pour la conchyliculture est de 18%. Au commerce, la perte moyenne enregistrée sur ces mêmes années est moindre : 10% (Andro, 2003).

Concernant le remplissage des questionnaires, l'étude du LESAM mentionne aussi certaines limites, avec des taux de non réponse importants enregistrés pour les années 1996 à 2001. A la pêche, la question sur les "conditions de navigation" est ainsi non renseignée dans 14% des cas. Pour les cultures marines, la question "conditions de navigation" n'est pas renseignée dans 40% des cas, la "position du navire" ne l'est pas dans 19% des cas, et la modalité "autre" de "l'élément matériel impliqué" est cochée dans 54% des cas.

Depuis son insertion dans le circuit de connaissance des accidents du travail maritime, le QCATM n'a fait l'objet d'aucune modification sur la forme. La complémentarité des connaissances statistiques et des connaissances acquises par des interventions et des enquêtes de terrain, caractéristique du travail de l'IMP, relativise les limites soulevées. Pourtant, une meilleure adaptation du QCATM, notamment pour les accidents du travail du secteur conchylicole, serait utile. Concernant le taux de retour des questionnaires, les rappels

réguliers opérés par l'IMP auprès des professionnels sur le caractère obligatoire du QCATM semblent en revanche porter leurs fruits, puisque les écarts observés entre le nombre de QCATM et le nombre de CGP 102 sont aujourd'hui moindres que ceux mentionnés dans l'étude du LESAM pour le secteur de la pêche. Pour la région Bretagne, la perte observée pour les années 2007 et 2008 à la pêche est respectivement de 23% et 14%. La perte observée pour les ATM survenus à la conchyliculture reste en revanche importante : 35% en 2007 et 35% en 2008 (IMP, 2008). L'IMP indique que "par rapport aux autres régions françaises, la Bretagne est la région où la perte est la plus importante". Sans communiquer le détail, l'IMP précise encore "qu'à l'intérieur de la Bretagne, selon les quartiers, les disparités sont importantes" (IMP, 2007).

*

*

*

Les connaissances produites à l'échelle nationale par l'IMP et par le SSGM obéissent à des objectifs institutionnels différents, mais sont complémentaires et fournissent des indicateurs statistiques utiles dans une perspective de prévention des risques professionnels et de santé publique. A l'échelle régionale, seul l'IMP est producteur d'une connaissance statistique sur les accidents du travail et les maladies professionnelles, par le biais du *Tableau de bord régional* produit dans le cadre d'une convention avec le Conseil Régional de Bretagne. En complémentarité, nous proposons, dans la deuxième partie de ce rapport, de partir plus spécifiquement des données fournies par le système Esculape pour proposer un regard statistique régional sur les accidents du travail maritime en Bretagne.

Partie II

Bilan statistique sur les accidents du travail et les maladies professionnelles en Bretagne dans les secteurs de la pêche et de la conchyliculture pour l'année 2008

Reflets de l'organisation institutionnelle du monde maritime en matière de prévention des risques professionnels et d'organisation de la santé au travail, les deux dispositifs statistiques présentés dans la partie précédente ont été construits essentiellement dans une logique nationale. La demande co-formulée par la DIRECCTE et la DIRM pour ce diagnostic mentionnait la nécessité de disposer d'un bilan statistique régional sur les accidents du travail et les maladies professionnelles. Cette deuxième partie du rapport y est consacrée.

Dans un premier temps, la réalisation du bilan statistique a nécessité le recueil de données de cadrage sur la flotte et l'emploi dans les secteurs de la pêche et des cultures marines. Elles sont présentées au chapitre 3. Les deux chapitres suivants présentent le bilan statistique régional proprement dit. Le chapitre 4 porte sur les accidents du travail maritime. Notre analyse est fondée sur les données statistiques issues de l'extraction de la base Esculape pour la région Bretagne, mise à notre disposition par le Bureau GM5 de la Direction des Affaires maritimes, au Ministère chargé de la Mer. Cette analyse, nouvelle par rapport aux publications jusqu'ici mentionnées, est complémentaire du bilan régional réalisé par l'IMP. Le chapitre 5, beaucoup plus court, présentera le bilan comptable des maladies professionnelles en Bretagne tel que produit par l'IMP à partir des données transmises par l'ENIM. Enfin, un dernier chapitre présente deux études menées en région qu'il nous a semblé utile de mentionner dans ce diagnostic.

Chapitre 3 – Données de cadrage

Les données de cadrage sont essentielles pour mettre en perspective et pour fournir une interprétation satisfaisante des statistiques recueillies sur les atteintes à la santé liées au travail. Partant de publications existantes, nous présentons les données relatives à l'emploi et à la flotte dans les secteurs de la pêche et de la conchyliculture en Bretagne pour l'année 2008.

31 – L'emploi en Bretagne dans les secteurs de la pêche et des cultures marines

Le travail du FAF Pêche et Cultures Marines dans le cadre de l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications du secteur de la pêche qu'il gère donne accès à une connaissance de l'emploi en Bretagne particulièrement bien documentée. Nous partons pour l'essentiel de cette source pour décrire la situation de l'emploi.

311 – Effectifs des marins en Bretagne et en France

En France, en 2008, le fichier des marins ayant navigué à la pêche recense 24887 marins rattachés à un quartier français²³. Parmi eux, 6910 marins, soit 28% du total, sont embarqués sur des navires immatriculés en Bretagne" (FAF Pêche et Cultures Marines, 2009). Les données sur l'emploi sont ici exprimées en effectifs bruts, non en ETP. Néanmoins, l'étude des durées d'embarquement montre que "60% des marins pêcheurs embarquent plus de 9 mois par an, ce qui peut être assimilé à une activité de plein temps" (FAF Pêche et Cultures Marines, 2010).

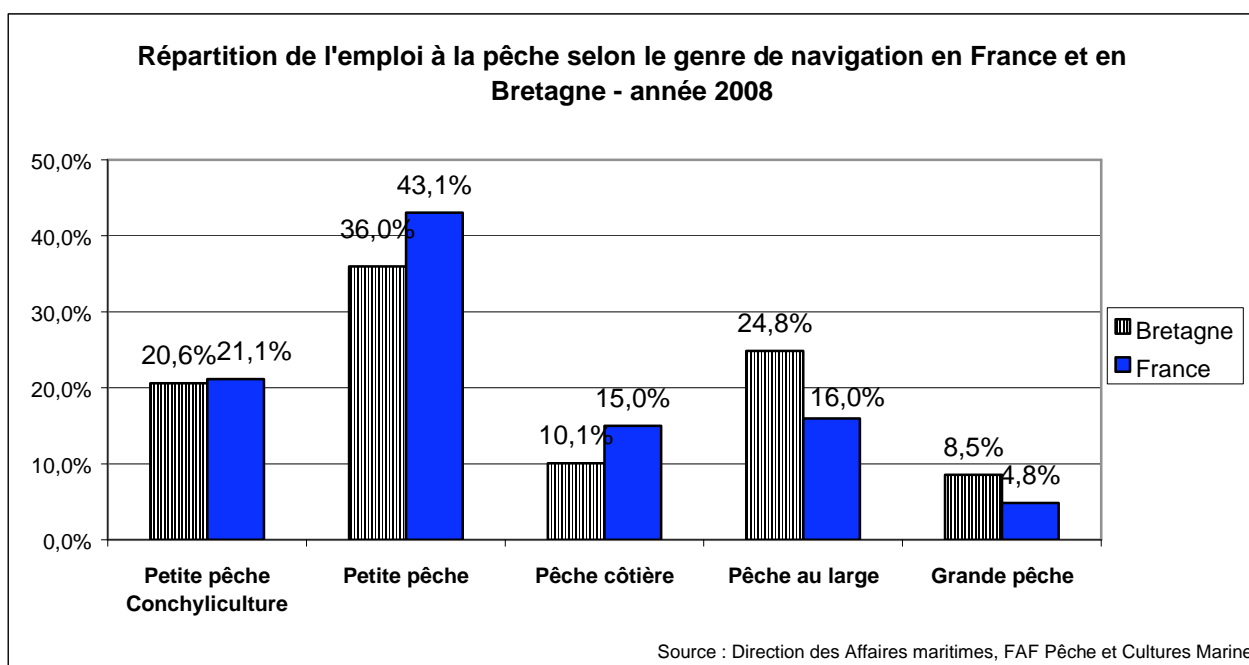
La répartition des effectifs par genre de navigation (tableau ci-dessous) est sensiblement différente en Bretagne et pour l'ensemble de la France. Le graphique n°1, présentant les effectifs sous forme de proportions, montre en effet une sur-représentation des emplois à la pêche au large et à la grande pêche en Bretagne, et, à l'inverse, une part moins importante des emplois à la petite pêche et à la pêche côtière.

²³ Marins ayant navigué au moins une journée à la pêche au cours des 12 derniers mois.

LES MARINS EN ACTIVITE EN 2008		
	Bretagne	France
Petite pêche Conchyliculture	1422	5263
Petite pêche	2 487	10 719
Pêche côtière	695	3 731
Pêche au large	1 716	3 971
Grande pêche	590	1 203
Total	6 910	24 887

Source : Observatoire FAF Pêche et Cultures Marines, 2009.

Graphique n° 1



La pêche au large et la grande pêche étant des genres de navigation caractérisés par des temps d'embarquement plus longs que les autres (voir encadré page suivante), on peut dire que les marins bretons connaissent un temps d'exposition globalement supérieur à la moyenne nationale. Ceci est à prendre en compte dans l'analyse des données régionales, comme le souligne également l'IMP (IMP, 2008).

Genres de navigation²⁴

Petite pêche : absence du port inférieure ou égale à 1 jour.

On considère cette pêche comme artisanale. Navires jusqu'à 15 mètres. Souvent plusieurs métiers pratiqués selon les saisons.

Pêche côtière : absence du port comprise entre 1 et 4 jours.

On considère cette pêche comme artisanale. Navires jusqu'à 20 mètres.

Pêche au large (appelée aussi pêche hauturière) : absence supérieure à 4 jours, lorsque cette navigation ne répond pas à la définition de la grande pêche.

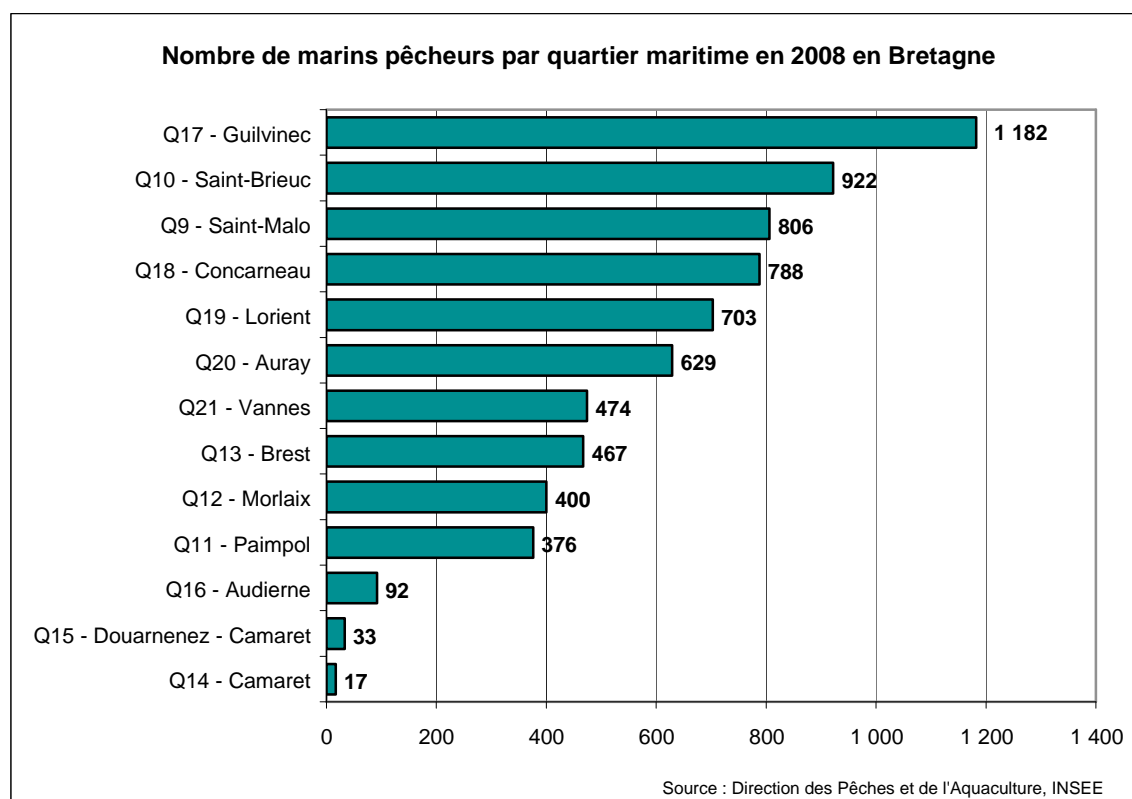
Souvent considérée comme pêche semi-industrielle. Navires dépassant les 20 mètres.

Grande pêche : navigation de pêche pratiquée par tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 1000 tonneaux, ou par tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonneaux s'absentant habituellement pendant plus de 20 jours de son port d'exploitation ou de ravitaillement.

Cette pêche est considérée comme industrielle.

312 – Regard comparé par quartier maritime en Bretagne

Graphique n° 2



²⁴ D'après le site du Comité Régional des Pêches Maritimes et des Elevages Marins de Bretagne : <http://www.bretagne-peches.org>.

La répartition des marins par quartier maritime²⁵ en 2008, figurant sur le site de l'INSEE et présentée sur le graphique n° 2, montre que le quartier du Guilvinec est, de loin, le plus gros quartier maritime en Bretagne en termes d'effectifs embarqués, avec 1182 marins identifiés (17% des effectifs), suivi par le quartier de Saint-Brieuc (13% des effectifs) et par celui de Saint-Malo (12%).

Si l'on tient compte du genre de navigation pour observer les effectifs par quartiers (annexe IX), on s'aperçoit que les trois premières places en termes d'effectifs marins recensés varient. Concarneau, quatrième quartier sur le graphique n°2, arrive ainsi au premier rang des quartiers pour les effectifs embarqués à la grande pêche. Par genre de navigation, les quartiers représentant proportionnellement le plus d'emplois sont ainsi :

- à la grande pêche :
 - 1°/ Concarneau (60% des marins embarqués dans ce genre de navigation)
 - 2°/ Saint-Malo (20%)
 - 3°/ Brest (18%)

- à la pêche au large :
 - 1°/ Guilvinec (40%)
 - 2°/ Saint-Brieuc (20,5%)
 - 3°/ Lorient (19%)

- à la pêche côtière :
 - 1°/ Lorient (30%)
 - 2°/ Guilvinec (26%)
 - 3°/ Morlaix (11%)
 - 4°/ Concarneau (10%)

- à la petite pêche :
 - 1°/ Saint-Brieuc (17%)
 - 2°/ Guilvinec (12%)
 - 3°/ Auray (12%)
 - 4°/ Paimpol (11%)

- à la conchyliculture - petite pêche :
 - 1°/ Saint-Malo (29%)
 - 2°/ Vannes (22%)
 - 3°/ Auray (21%)

²⁵ Le mode de calcul des effectifs précisé par l'INSEE est le suivant : "un marin qui embarque sur plusieurs navires immatriculés dans le même quartier ou dans plusieurs quartiers compte pour 1. Le calcul se fait en cumulant les jours de navigation du marin et en l'attribuant au genre de navigation (type de pêche) dominant ainsi qu'au quartier d'armement du navire." Ceci explique la légère différence observée avec l'effectif total des marins actifs en Bretagne indiqué par le FAF Pêche et Cultures Marines.

Concernant les cultures marines, le FAF Pêche et Cultures Marines indique que sur les 626 entreprises conchylicoles de la région Bretagne, trois sur quatre se situent sur les bassins d'Auray-Vannes et de Saint-Malo (FAF Pêche et Cultures Marines, 2010).

313 – Spécificités de l'emploi et des entreprises à la pêche et à la conchyliculture en Bretagne

L'Etude action sur l'emploi-formation réalisée en 2010 par le FAF Pêche et Cultures Marines dans le cadre du contrat d'objectif de la filière Pêche et Cultures marines présente une approche fine de l'emploi et des entreprises dans ce secteur. Cette étude met notamment en évidence la complexité se rattachant plus spécifiquement à la connaissance de l'emploi à la conchyliculture. Pour ce secteur, deux statuts sont à prendre en compte : les navigants, affiliés au régime social des marins (ENIM) et les non-navigants, affiliés au régime agricole (MSA).

en 2008	nombre d'entreprises	emploi	remarques
Pêche maritime	* <u>790 entreprises</u> avec salariés * <u>et 480 travailleurs indépendants</u> estimés (essentiellement à la petite pêche)	* <u>5488 navigants</u> * 400 pêcheurs professionnels à pied <u>dont la moitié environ est également pêcheur ou conchyliculteur</u>	<i>44 naviguent en petite pêche</i>
Cultures marines	* <u>626 entreprises</u> ayant leur siège social en Bretagne * dont 520 avec des salariés	<u>1422 navigants</u> (ENIM) dont 1/3 sont des exploitants ou co-exploitants <u>4668 salariés non navigants</u> (MSA, y compris emplois saisonniers)	<i>difficultés à identifier les entreprises (différentes des concessionnaires)</i>

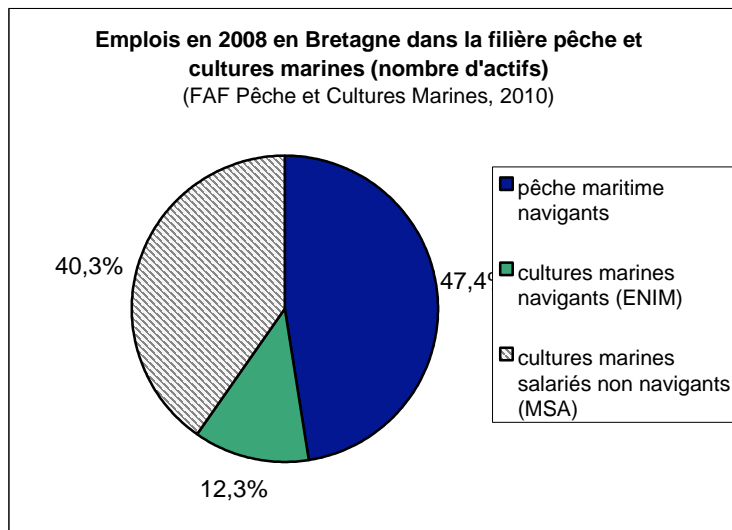
FAF Pêche et Cultures Marine (2010)

Le graphique n°3 montre que, sur le total des emplois à la pêche et à la conchyliculture en Bretagne (effectifs bruts), les deux secteurs se répartissent de façon assez équilibrée : 47% pour la pêche et 53% pour la conchyliculture²⁶. Il importe cependant ici de préciser que les emplois à la pêche sont nettement moins marqués par la précarité que dans le

²⁶ Nous avons exclu les pêcheurs à pied, car hors du champ de l'étude.

secteur conchylicole, caractérisé par une forte saisonnalité des emplois, notamment pour les emplois sous statut social MSA.

Graphique n° 3

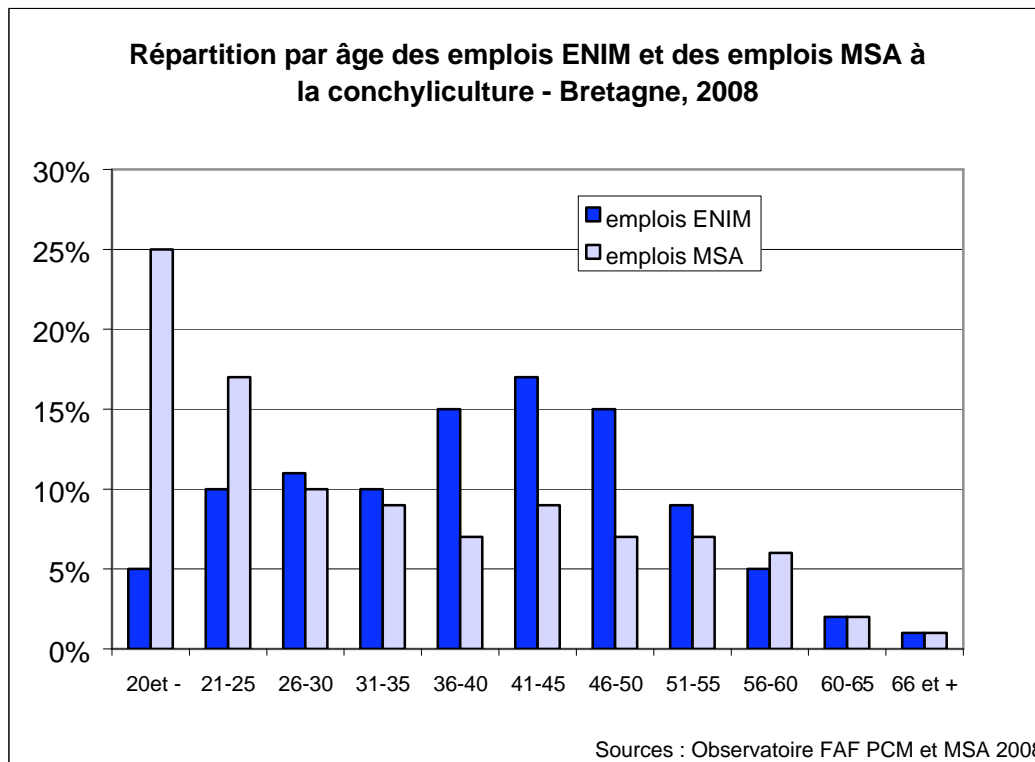


L'Observatoire du FAF Pêche et Cultures Marines indique ainsi que 87% des salariés MSA du secteur conchylicole sont employés sous CDD, alors que 76% des emplois ENIM de la conchyliculture correspondent à des CDI, c'est-à-dire correspondent à des embarquements supérieurs à 9 mois par an²⁷. Ces spécificités trouvent leur explication dans la répartition structurelle des emplois dans ce secteur : les emplois ENIM en CDI sont occupés à 86% par des chefs d'entreprise et co-exploitants, alors que la plupart des CDD des salariés MSA correspond à un travail saisonnier, puisque la moyenne mensuelle d'heures travaillées calculée par le FAF Pêche et Cultures Marines est de 20 heures (sur l'année).

La différence structurelle entre les emplois ENIM et les emplois MSA à la conchyliculture se lit également au regard de la répartition par âge, où l'on voit que les salariés MSA travaillant à la conchyliculture sont très majoritairement jeunes, alors que la structure par âge des travailleurs de la conchyliculture affiliés au régime des marins montre un pic entre 36 et 50 ans (graphique n° 4).

²⁷ Le FAF Pêche et Cultures Marines indique que la règle d'équivalence entre la durée d'embarquement et le type de contrat (durée supérieure à 9 mois / an = CDI ; durée inférieure à 9 mois = CDD) est couramment admise et intégrée dans la convention collective de la conchyliculture.

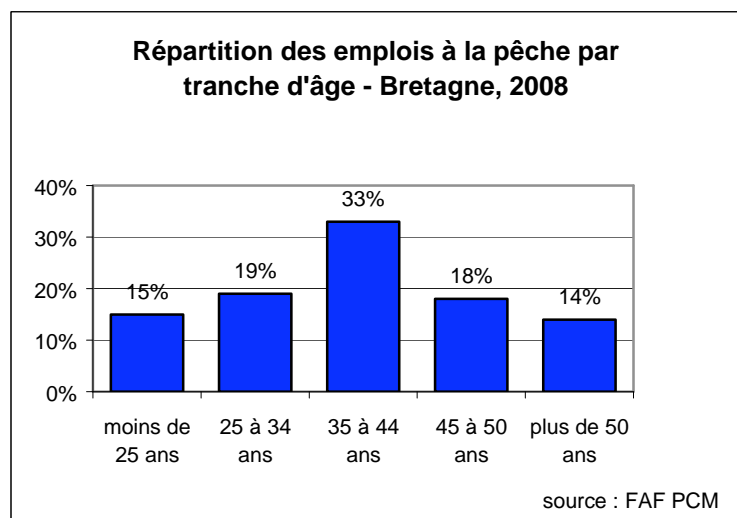
Graphique n° 4



La répartition par classe d'âge observée pour les emplois du secteur des pêches maritimes présente la même structure que celle observée pour les actifs rattachés à l'ENIM dans le secteur conchylicole, avec un pic marqué pour la classe d'âge médiane des 35-44 ans (graphique n°5). Cette structure reflète à la fois une moindre attractivité des métiers de la pêche et des carrières courtes dans le métier (sorties tôt), ce que le Cereq notait dans le *Contrat d'études prospectives*

réalisé pour le secteur des pêches maritimes en 2002 : "Les jeunes semblent de moins en moins nombreux à souhaiter se former au métier, mais de plus en plus à le quitter après seulement quelques années d'activité. Aussi, malgré de fortes réductions d'activité, le secteur des pêches maritimes connaît d'importantes difficultés de recrutement." (Cereq, 2002).

Graphique n° 5



L'étude-action sur l'emploi-formation du FAF Pêche et Cultures Marines (2010) permet par ailleurs de saisir les spécificités propres aux entreprises des secteurs de la pêche et des cultures marines. Ainsi pour la pêche, la structure dominante est la petite entreprise, voire très petite entreprise : 97% des entreprises de pêche bretonnes ont moins de 10 salariés (82% ont moins de 5 salariés). Sur la base des cotisations enregistrées au FAF Pêche et Cultures Marines depuis 2005, l'évolution fait apparaître une stabilité du nombre des entreprises jusqu'en 2007 (820 entreprises), puis une baisse de 4% en 2008 (790 entreprises), qui s'est poursuivie en 2009 (760 entreprises). En terme d'évolution de l'emploi, le FAF Pêche et Cultures Marines précise, à partir des données nationales, que les diminutions les plus fortes sont observées à la grande pêche (- 13,3% des actifs en France entre 1997 et 2008) et à la petite pêche (-15% des actifs en France entre 1997 et 2008).

Concernant les cultures marines, le FAF Pêche et Cultures Marines indique que sur les 626 entreprises conchylicoles de la région Bretagne, 106 sont sans salariés. Le nombre d'entreprises a baissé de 12% depuis 2002. Les emplois dans ces entreprises sont précaires, puisque la totalité représente, selon le FAF Pêche et Cultures Marines, l'équivalent d'un tiers en ETP.

32 – La flotte bretonne

Concernant la flotte des navires, nous nous basons sur une étude de la DRAM Bretagne sur *L'accidentologie en région Bretagne à bord des navires de pêche professionnelle*, produite dans le cadre du "Colloque sur la sécurité des navires de pêche" qui s'est tenu à Saint-Malo en novembre 2009 et réactualisée depuis (Henry, 2010). En dépit des limites inhérentes aux données disponibles – T. Henry, l'auteur, rappelle que la situation enregistrée dans la base NAVPRO est celle du premier jour d'armement du navire, qui peut au cours d'une même année changer de genre ou d'activité – on peut néanmoins considérer ces informations suffisantes pour refléter la répartition globale des navires en Bretagne.

La répartition de la flotte bretonne par genre de navigation montre une forte prédominance de la petite pêche, qui regroupe quasiment un navire sur deux à la pêche en Bretagne.

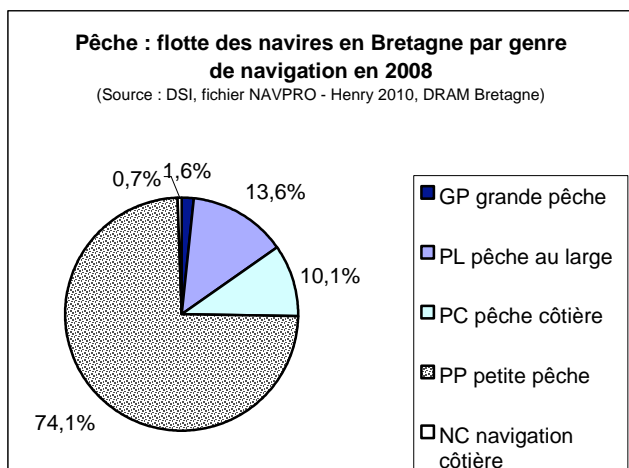
Flotte des navires de pêche en Bretagne par genre de navigation - 2008		
	N	%
GP grande pêche	24	1,1%
PL pêche au large	200	9,0%
PC pêche côtière	149	6,7%
PP petite pêche	1093	49,3%
NC navigation côtière	10	0,5%
CPP + CMP conchyliculture petite pêche	334	15,1%
CM conchyliculture pure	408	18,4%
non renseigné	0	0,0%
total flotte navires de pêche BZH	2218	100%

Source : DSI, base "NAVPRO – Etude T. Henry, DRAM/DIRM, 2010

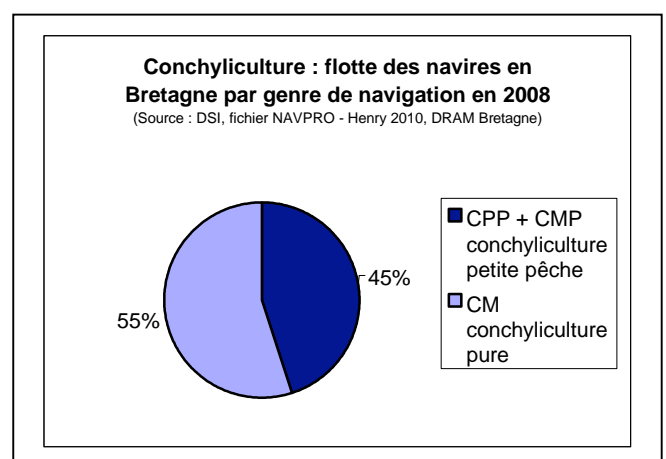
La répartition des 2218 navires selon leur taille montre que 76% des navires bretons ont une taille inférieure à 12 mètres, 21% mesurent entre 12 et 24 mètres et 3% font plus de 24 mètres. Cette répartition est proche de celle observée pour la flotte française à la pêche (respectivement 78%, 20% et 2%).

Les graphiques n°6 et n°7 montrent la répartition des navires séparément pour la pêche et pour les cultures marines. On y observe la très forte prédominance des navires à la petite pêche pour la flotte de pêche (quasiment les trois quarts des navires). Quant à la flotte bretonne pour la conchyliculture, elle se répartit quasiment de façon égale entre les navires armés en conchyliculture pure et ceux qui pratiquent en même temps la petite pêche.

Graphique n° 6



Graphique n° 7



Chapitre 4 – Les accidents du travail maritime en Bretagne : analyse des données Esculape

Pour la réalisation de ce diagnostic, nous avons pu exploiter une extraction des données de la base Esculape pour la région Bretagne mise à notre disposition par le Bureau de la santé et de la sécurité au travail maritime (GM5), au Ministère en charge de la Mer. Le champ de ce bilan statistique est donc celui de tous les accidents du travail maritime déclarés et reconnus, survenus à des marins bretons en 2008 et saisis dans leur dossier médical informatisé par le SSGM. L'application informatique Esculape sert de base, depuis 2008, à la production du bilan statistique annuel national sur les accidents du travail (voir partie I). En revanche, aucune répartition régionale des accidents du travail maritime n'est fournie dans les statistiques nationales. Les tris croisés et les graphiques fondés sur l'extraction des données Esculape pour la Bretagne en 2008 sont donc inédits. En même temps, certains recourent ceux réalisés par l'IMP dans le *Tableau de bord régional*, dans la mesure où certaines variables Esculape sont issues de la saisie des QCATM.

Les variables disponibles dans la base Esculape sont nombreuses. Nous avons opéré un choix sur celles qui nous semblaient pertinentes pour l'analyse. Les critères de choix étaient souvent d'ordre statistique (élimination de variables pour lesquelles un fort taux de non réponse était enregistré ou regroupant sur une seule modalité la quasi totalité des réponses), mais nous avons aussi veillé à disposer d'indicateurs par ailleurs utilisés au plan national ou régional (avec au besoin un recodage des variables pour obtenir des modalités comparables) ainsi que d'indicateurs ayant du sens pour une démarche de prévention. Au final, les 12 indicateurs retenus pour l'analyse statistique produite sont liés : aux caractéristiques du navire (secteur d'activité, genre de navigation, métier pratiqué, taille du navire), aux caractéristiques de la victime (sexe, âge), aux contextes de survenue des accidents du travail (position du navire, conditions de navigation, activité au moment de l'accident, localisation géographique de l'accident, élément matériel) et aux conséquences de l'accident (localisation de la blessure). L'analyse des données a été réalisée sur le logiciel SPSS²⁸.

Remarque : cette analyse statistique ne comprend pas d'indicateurs de gravité des accidents du travail, compte tenu du caractère inexploitable des variables liées à la gravité dans les données transmises (la variable "nombre de jours d'arrêt de travail comporte 127 observations non

²⁸ *Statistical Package for the Social Sciences*, version 11.0 pour Windows.

renseignées pour la pêche et la conchyliculture, et 9 ATM sont codés "zéro jour", ce qui n'est pas cohérent avec la part des accidents du travail sans arrêt de travail indiquée dans d'autres publications).

L'extraction de la base Esculape pour la région Bretagne comporte 901 accidents du travail maritime enregistrés en 2008, parmi lesquels 583 survenus dans les secteurs de la pêche et de la conchyliculture : 539 à la pêche et 44 à la conchyliculture²⁹. Nous présentons le bilan statistique sur les ATM en Bretagne d'abord tous secteurs confondus, puis pour les secteurs de la pêche et des cultures marines observés séparément.

41 – Les accidents du travail maritime en Bretagne tous secteurs confondus

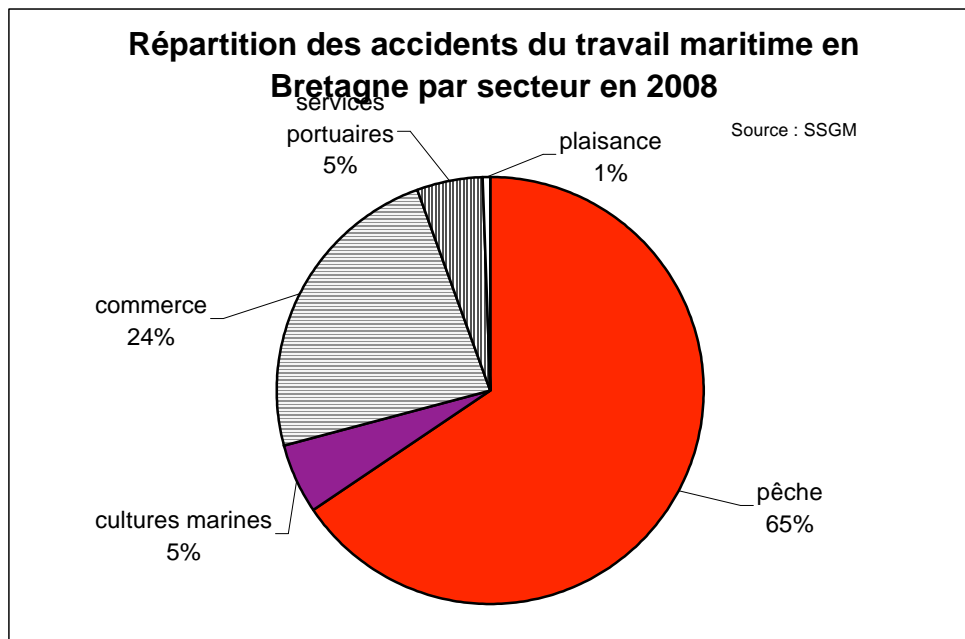
L'observation de la répartition des accidents du travail maritime par secteur se fait sur 822 accidents, car 79 n'ont pas été renseignés. La répartition par secteur montre que deux tiers des accidents du travail maritime en Bretagne surviennent dans le secteur de la pêche ; près d'un quart (24%) ; un peu plus de 5% sont survenus à la conchyliculture et un peu moins de 5% sont rattachés au secteur des services portuaires (tableau ci-dessous et graphique n°8).

Répartition des accidents du travail maritime par secteur d'activité pour la Bretagne – année 2008					
		Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	pêche	539	59,8	65,6	65,6
	cultures marines	44	4,9	5,4	70,9
	commerce	194	21,5	23,6	94,5
	services portuaires	40	4,4	4,9	99,4
	plaisance	5	0,6	0,6	100
	Total	822	91,2	100	
Manquante	Système manquant	79	8,8		
Total		901	100		

Source : DAM, DGITM, bureau GM5 – Esculape

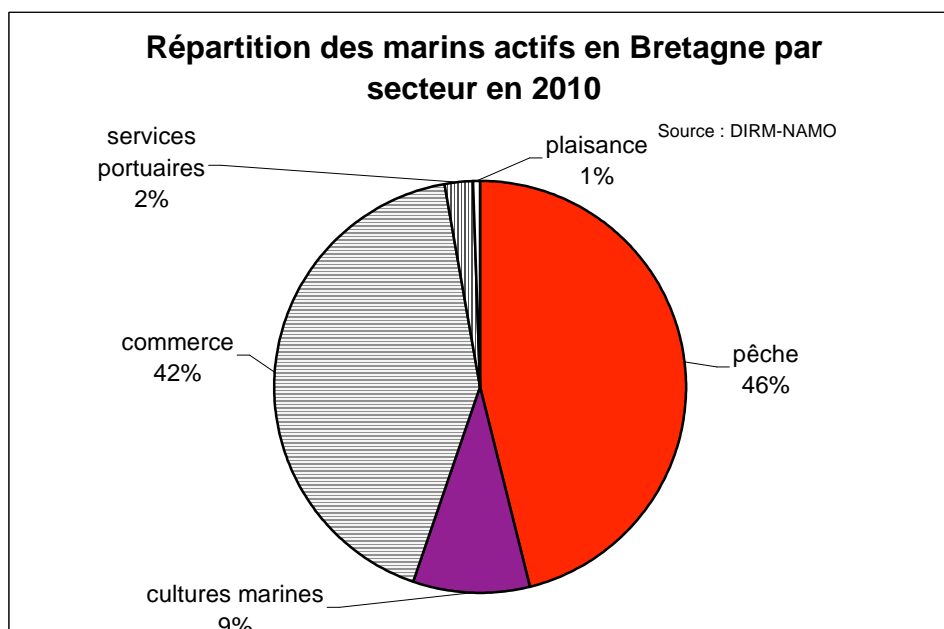
²⁹ Remarque : le *Tableau de bord régional 2008* de l'IMP fait état d'un nombre d'ATM enregistrés par le SSGM légèrement différent (557 ATM à la pêche et 49 ATM à la conchyliculture en Bretagne en 2008).

Graphique n° 8



Au regard des statistiques nationales (Direction des Affaires maritimes, Bureau GM5), la part des accidents du travail maritime survenus à la pêche sur le total des accidents du travail maritime est nettement plus forte en Bretagne qu'en France (65% des ATM en Bretagne contre 47% des ATM en France). La répartition des emplois par secteur connue pour la Bretagne en 2010 (graphique 9), que l'on peut penser proche de celle de 2008³⁰, montre

Graphique n° 9



en outre que la forte proportion d'ATM survenus à la pêche en Bretagne ne reflète pas la structure des emplois dans la région mais est bien révélatrice

d'une sur-accidentalité dans le secteur de la pêche en Bretagne au regard des autres secteurs

³⁰ Nous n'avons pu obtenir la structure des emplois par secteur en 2008 en Bretagne.

maritimes. Cet écart entre la part du secteur de la pêche dans l'emploi et dans les ATM survenus ne se retrouve pas au niveau national (le secteur de la pêche représente 45% des effectifs en ETP et les ATM à la pêche représentent 47% du total).

Globalement, la moyenne d'âge des marins accidentés du travail bretons est des 38,9 ans. Elle est plus faible pour la pêche (38,2 ans) et la conchyliculture (36,8 ans) que dans les autres secteurs (40,7 ans au commerce, 40 ans pour les services portuaires et 46,3 ans pour la plaisance, mais le pourcentage n'est ici pas fiable du fait du faible nombre d'observations). Ces moyennes d'âge des marins accidentés du travail seraient à comparer avec celles observées pour la population des marins dans son ensemble.

La variable sexe n'est pas très pertinente pour l'analyse des accidents du travail maritime, tant la part des femmes est réduite dans ce secteur d'activité ; elle n'est d'ailleurs mentionnée dans aucune étude sur les accidents du travail maritime. A titre indicatif donc, voici les informations fournies par Esculape, où l'on dénombre 20 ATM concernant une femme sur le total des 901 ATM enregistrés pour la Bretagne. Pour les secteurs de la pêche et de la conchyliculture, on recense 8 ATM survenus à une femme : 4 à la pêche (les 4 en petite pêche) et 4 à la conchyliculture (3 conchyliculture pure et 1 conchyliculture-petite pêche). Le tableau suivant montre la répartition par sexe et par âge des accidents du travail maritime pour la Bretagne en 2008 :

en nombre		SEXE		Total
SECTEUR D'ACTIVITE		homme	femme	
pêche	moins de 25 ans	72		72
	25-34 ans	98		98
	35-44 ans	218	1	219
	45 ans et plus	147	3	150
	Total	535	4	539
cultures marines	moins de 25 ans	5	1	6
	25-34 ans	14	1	15
	35-44 ans	11		11
	45 ans et plus	10	2	12
	Total	40	4	44
commerce	moins de 25 ans	6		6
	25-34 ans	43	1	44
	35-44 ans	57	6	63
	45 ans et plus	80	1	81
	Total	186	8	194

services portuaires	moins de 25 ans	1	1
	25-34 ans	6	6
	35-44 ans	10	10
	45 ans et plus	23	23
Total		40	40
plaisance	25-34 ans	2	2
	35-44 ans	1	1
	45 ans et plus	3	1
	Total		6
		7	7

Source : DAM, DGITM, Bureau GM5 – Esculape 2008, extraction Bretagne.

Sans aller plus loin sur cette question, on peut toutefois dire, en se fondant sur les informations fournies par FAF Pêche et Cultures Marines, que la part des femmes touchées par un ATM à la pêche (4 sur 539, soit 0,7%) est proche de celle observée sur l'ensemble de la population travaillant dans le secteur de la pêche en Bretagne (1%). Pour le secteur des cultures marines, la proportion de femmes accidentées (4 ATM sur 44, soit 9%) est un peu inférieure à la proportion de femmes travaillant dans le secteur de la conchyliculture, qui est de 13% en Bretagne pour les emplois rattachés au régime de l'ENIM³¹ (mais les effectifs très réduits rendent ce pourcentage peu fiable).

42 – Les accidents du travail maritime à la pêche en Bretagne

Les données du SSGM (base de données Esculape) comportent 539 accidents du travail maritime rattachés au secteur de la pêche pour la région Bretagne, en 2008. Les variables disponibles et exploitables fournies par l'application Esculape permettent de présenter ces accidents du travail sous différents angles. Structurellement tout d'abord, nous présenterons la répartition des ATM selon les caractéristiques des navires et le type d'activité à la pêche, puis selon les caractéristiques des individus accidentés. Contextuellement ensuite, nous reviendrons sur les conditions de survenue des ATM telles que renseignées dans la base Esculape. Enfin, nous terminerons sur le versant des conséquences pour les victimes.

³¹ Pour les emplois rattachés à la MSA en conchyliculture, la part des femmes est de 38% (1433 sur 3730), selon les données MSA, 2008 (Observatoire FAF Pêche et Cultures Marines).

421- Caractéristiques des accidents du travail maritime à la pêche

* Genre de navigation

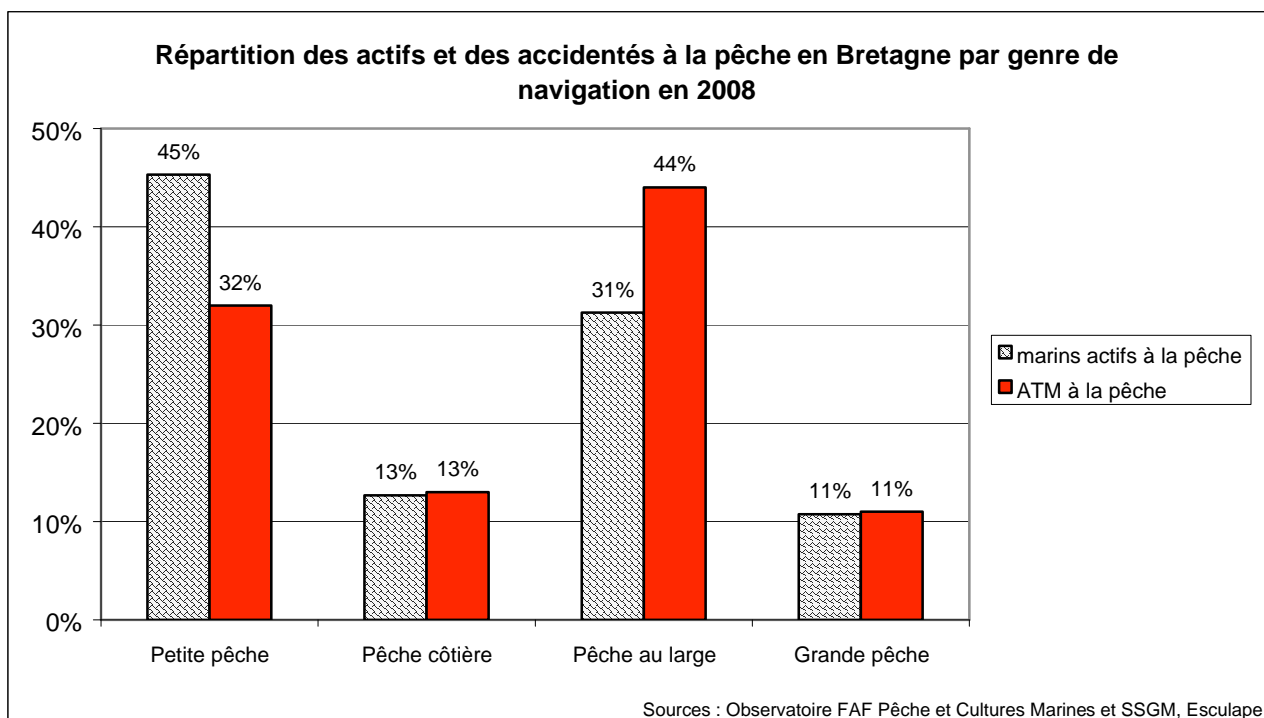
C'est à la pêche au large que l'on recense le plus d'accidents du travail maritime : 44% du total des accidents du travail survenus à des marins bretons en 2008 se rapportent à ce genre de navigation. La petite pêche est le deuxième genre le plus accidentogène, avec près d'un accident sur trois. Suivent ensuite la pêche côtière (12,5%) et la grande pêche (11%).

Répartition des ATM à la pêche en Bretagne en 2008 par genre de navigation			
	Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide
petite pêche	168	31,2 %	31,8 %
pêche côtière	66	12,2 %	12,5 %
pêche au large	235	43,6%	44,4%
grande pêche	60	11,1 %	11,3 %
Total	529	98,1 %	100,0 %
Système manquant	10	1,9 %	
	539	100,0 %	

Source : DAM, DGITM, Bureau GM5 – Esculape 2008, extraction Bretagne.

Si l'on rapporte ces observations à la répartition des marins actifs bretons par genre de navigation (graphique n°10), on constate qu'il y a une sur-accidentalité à la pêche au large, qui compte 44 % des ATM pour 31 % des actifs. Les proportions d'ATM observées pour la

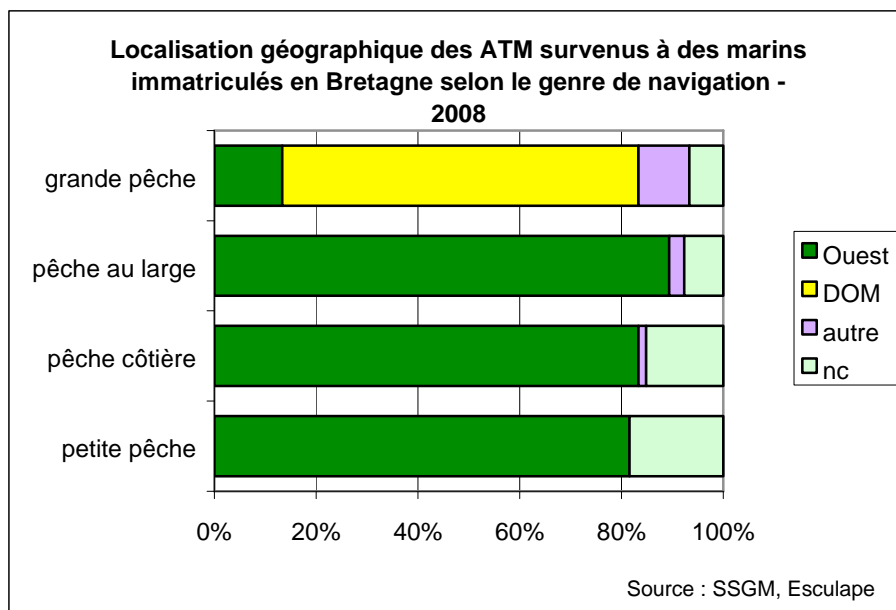
Graphique n° 10



grande pêche et pour la pêche côtière correspondent à la part des actifs dans ces genres de navigation. Les ATM survenus à la petite pêche sont proportionnellement nettement moins nombreux que la part des actifs occupés dans ce genre de navigation : 32% des ATM pour 45% des actifs.

Le lieu géographique de l'accident, renseigné dans la base Esculape, est une indication qui a peu de sens si on ne la relie pas au genre de navigation. Globalement, 77% des ATM enregistrés pour la Bretagne dans le secteur de la pêche sont survenus dans la région "Ouest". Les 23% restant se répartissent comme suit : 12% ne sont pas renseignés, 8% sont localisés dans la catégorie "départements d'Outre Mer (DOM)" et 3% sont localisés dans les autres régions ("Nord-Pas de Calais", "Sud-Ouest" et "Méditerranée"). Le graphique n°11 montre que c'est, logiquement, à la grande pêche – genre de navigation caractérisé par des absences de plus de 20 jours du port – que les ATM enregistrés pour la Bretagne sont situés le plus souvent en dehors de la région "Ouest", en particulier dans les DOM.

Graphique n° 11



La répartition des ATM de Bretagne selon la taille du navire sur lequel a eu lieu l'accident montre que 22% sont survenus sur des navires inférieurs à 12 mètres, 56% sont survenus sur des navires mesurant entre 12 et 24 mètres et 22% sont survenus sur des navires

de plus de 24 mètres (tableau ci-dessous). Au regard des données de cadrage recueillies sur la flotte des navires bretons à la pêche, on constate un risque d'accident du travail nettement plus élevé à mesure que la taille du navire augmente : les navires de plus de 24 mètres, qui représentent 3% de la flotte bretonne à la pêche, sont liés à 22% des accidents du travail maritime, les navires mesurant entre 12 et 24 mètres, qui représentent 21% de la flotte bretonne à la pêche, sont liés à 56% des ATM et les navires mesurant moins de 12 mètres, qui représentent 76% de la flotte bretonne à la pêche, sont liés à 22% des ATM. Mais il est difficile d'aller plus loin dans cette comparaison, puisque d'un côté on compte des navires et de l'autre il s'agit de marins. Ce constat est cohérent car il fait écho à la sur-accidentalité constatée pour la pêche au large (navires de plus de 20 mètres) illustrée sur le graphique n°10.

De fait, taille du navire et genre de navigation sont liés et une analyse des ATM selon la taille du navire ne tenant pas compte du genre de navigation est difficilement interprétable. On observe, sur le tableau ci-dessous, que les trois-quarts des ATM à la pêche au large surviennent sur des navires mesurant entre 16 et 24 mètre (163 sur 216, soit 75%). Près des trois quarts des ATM à la grande pêche sont survenus sur un navire mesurant plus de 38 mètres. A la petite pêche, près de deux accidents du travail sur trois (90 sur 140, soit 64%) sont survenus sur de petits navires (moins de 12 mètres). Ces éléments seraient toutefois à relier à la répartition des navires par taille au sein de chaque genre de navigation pour pouvoir être interprétés de manière satisfaisante.

REPARTITION DES ATM A LA PECHE EN BRETAGNE SELON LE GENRE DE NAVIGATION ET LA TAILLE DU NAVIRE (EN EFFECTIFS)						
source : SSGM, Esculape						
	< 12 m	12 à 16 m	16 à 24 m	24 à 38 m	> 38 m	Total
petite pêche	90	44	6			140
pêche côtière	8	21	18		3	50
pêche au large	5	3	163	37	8	216
grande pêche			1	13	41	55
Total	103	68	188	50	52	461
% en ligne	22%	15%	41%	11%	11%	100%

* Métier pratiqué à la pêche

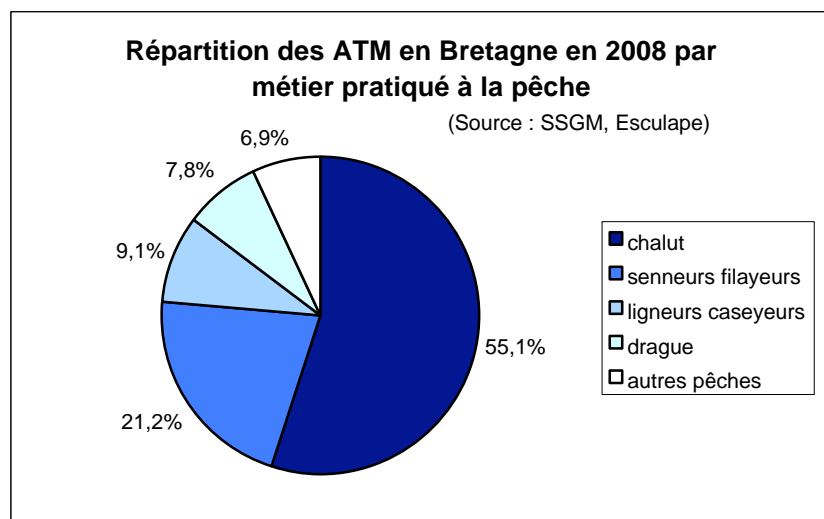
Plus d'un accident du travail sur deux à la pêche en Bretagne survient sur un chalutier.
La pêche au filet arrive en deuxième position (17% des ATM), puis la pêche à la drague (8% des ATM).

Répartition des ATM en Bretagne, année 2008, selon le métier pratiqué à la pêche		
	Fréquence	Pour cent
chalut	297	55,1%
drague	42	7,8%
senne bolinche	21	3,9%
filet	93	17,3%
ligne palangre	9	1,7%
casier	40	7,4%
autres pêches	37	6,9%
Total	539	100,0%

Source : DAM, DGITM, Bureau GM5 – Esculape 2008, extraction Bretagne.

Le graphique n° 12 présente la répartition des ATM à la pêche selon les regroupements opérés concernant les activités à la pêche dans le *Rapport annuel sur les accidents du travail maritime* (SSGM, bureau GM5 – DAM, Ministère chargé de la Mer). La prédominance du chalut dans les activités à la pêche liées à la survenue d'un ATM ressort, suivie par le regroupement ligneur-caseyeur.

Graphique n° 12



Un autre type de regroupement des activités à la pêche observé dans les études produites consiste à regrouper d'un côté les "arts traînants", ou engins "actifs", et de l'autre les "arts

dormants", ou "engins passifs" (voir encadré ci-dessous). Des études attestent de la plus forte dangerosité des activités pratiquées avec des arts "traînants", notamment la pratique du chalutage et du dragage. En outre, ceci permet de travailler sur des effectifs plus importants, et donc fiabilise le travail statistique au plan régional.

Deux grands types de métiers à la pêche : terminologie et définition³²

Engins actifs (arts traînants) : engins qui vont au devant des poissons (ou autres animaux marins), qui se déplacent en bancs, pour les capturer en les enserrant dans un filet (senne, chalut, drague, ...)

Tous les engins dits actifs sont donc des outils mobiles tractés par des navires.

Les différents engins actifs :

- les sennes (ou bolinches)
- les chaluts pélagiques
- les chaluts de fond
- les dragues

Engins passifs (arts dormants) : engins qui attendent que le poisson (ou l'animal) vienne se prendre de lui-même, soit en mordant un appât et en se retrouvant accroché à un hameçon, soit en venant s'emmêler dans les mailles de filet, soit encore en entrant dans un piège d'où il ne pourra s'extraire.

Tous les engins dits "passifs" ne sont pas immobiles (ils peuvent dériver ou être traînés). L'appellation "dormant" est donc une appellation partielle. On lui préfère le terme "passif" qui correspond mieux aux méthodes de pêche utilisées par les engins décrits ci-dessous.

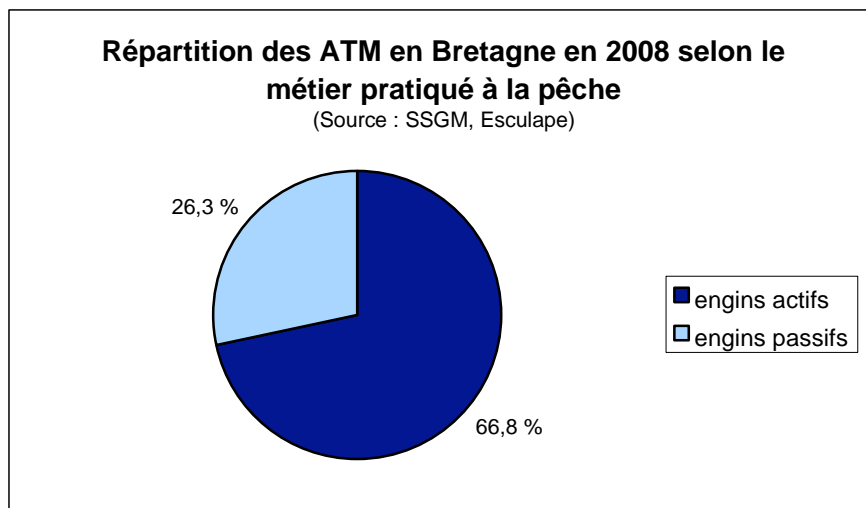
Les différents engins passifs :

- les lignes : cannes ou lignes de traîne
- les palangres : ancrées ou dérivantes
- les filets : calés ou dérivants
- les pièges : nasses, casiers.

Le graphique n°13 montre qu'un peu plus des deux tiers (67%) des accidents du travail maritime survenus à la pêche en Bretagne en 2008 sont liés à une activité pratiquant les arts traînants, c'est-à-dire ayant recours à des engins de pêche dits "actifs" (sennes ou bolinches, chaluts, dragues). On peut

noter que cette forte dangerosité des arts traînants se retrouve dans les mêmes proportions à propos des événements de mer recensés. T. Henry constate ainsi, pour l'année 2008 en Bretagne, que 60% des événements de mer sont survenus sur des navires de pêche pratiquant les arts traînants et 29% sont survenus sur des navires de pêche pratiquant les arts dormants (Henry, 2010).

Graphique n° 13



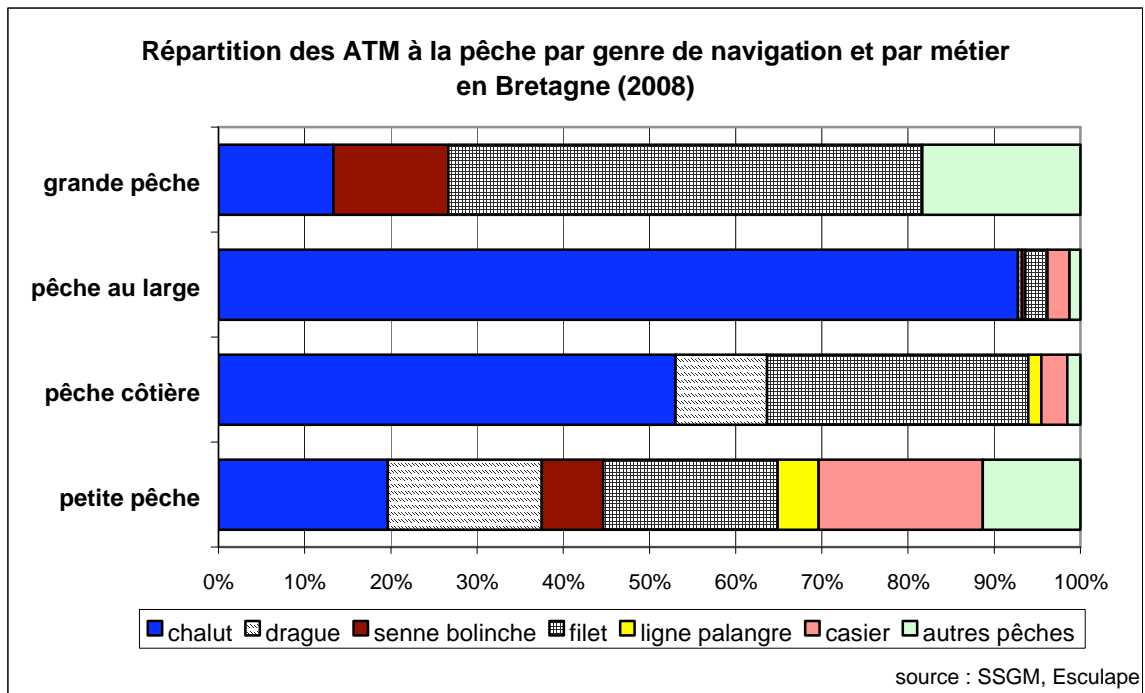
³² Source : Ifremer. <http://www.ifremer.fr>

Pouvoir disposer de données de cadrage sur la répartition des métiers pratiqués à la pêche permettrait d'aller plus loin dans l'interprétation des données sur l'accidentologie par métier pratiqué à la pêche. Ceci fait partie des préconisations sur lesquelles nous reviendrons en conclusion. Toutefois, la difficulté inhérente au milieu des pêches maritimes – où un navire peut changer de genre de navigation ou de métier pratiqué au cours d'une même année, ou bien pratiquer une polyvalence des métiers (Henry, 2010) – doit ici être mentionnée.

Pour affiner le regard statistique sur les accidents du travail maritime la pêche selon le métier pratiqué, nous proposons de croiser les observations selon le genre de navigation. Le tableau ci-dessous et le graphique n°14 montrent ainsi une forte homogénéité pour les ATM survenus à pêche au large, qui sont liés à une activité de pêche au chalut pour 93% d'entre eux. A l'inverse, on observe une forte variété des activités à la pêche concernant les ATM survenus dans le genre de navigation "petite pêche". Ce constat n'est pas surprenant pour un genre de navigation considéré comme artisanal et caractérisé par la polyvalence des métiers pratiqués au fil des saisons. Les ATM à la pêche côtière se répartissent essentiellement dans deux types d'activité : le chalut (53% des ATM) et le filet (30%). Enfin, plus d'un ATM sur deux survenu à la grande pêche est lié à une pêche au filet.

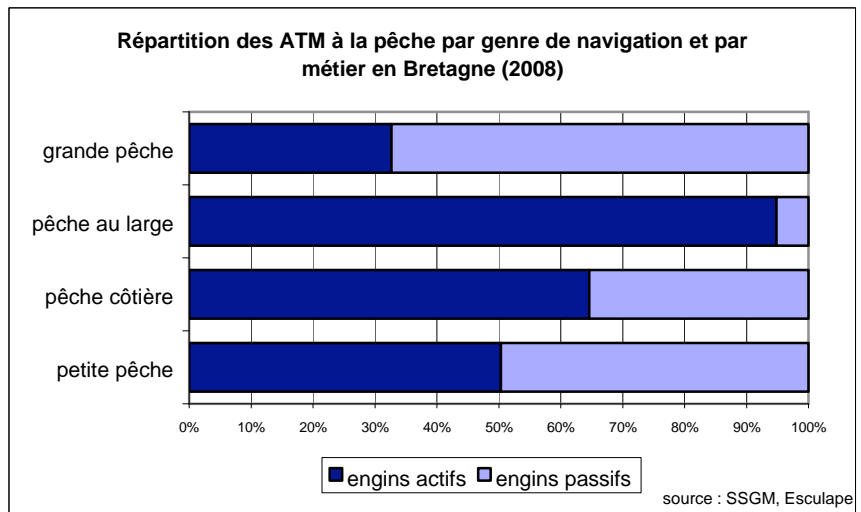
Répartition des ATM à la pêche en Bretagne en 2008 selon le genre de navigation et le métier pratiqué la pêche (source : Esculape)									
		chalut	drague	senne bolinche	filet	ligne palangre	casier	autres pêches	total
petite pêche	Effectif	33	30	12	34	8	32	19	168
	% ligne	19,6	17,9	7,1	20,2	4,8	19,0	11,3	100%
pêche côtière	Effectif	35	7		20	1	2	1	66
	% ligne	53,0	10,6		30,3	1,5	3,0	1,5	100%
pêche au large	Effectif	218	1	1	6		6	3	235
	% ligne	92,8	0,4	0,4	2,6		2,6	1,3	100%
grande pêche	Effectif	8		8	33			11	60
	% ligne	13,3		13,3	55,0			18,3	100%
total	Effectif	294	38	21	93	9	40	34	529
	% ligne	55,6	7,2	4,0	17,6	1,7	7,6	6,4	100%

Graphique n° 14



Le regard croisé selon la répartition des métiers entre "engins passifs" (ou arts dormants) et "engins actifs" (ou arts traînants) est présenté sur le graphique n°15. Si, dans l'ensemble, deux-tiers des accidents du travail maritime à la pêche mettent en cause des engins de type

Graphique n° 15



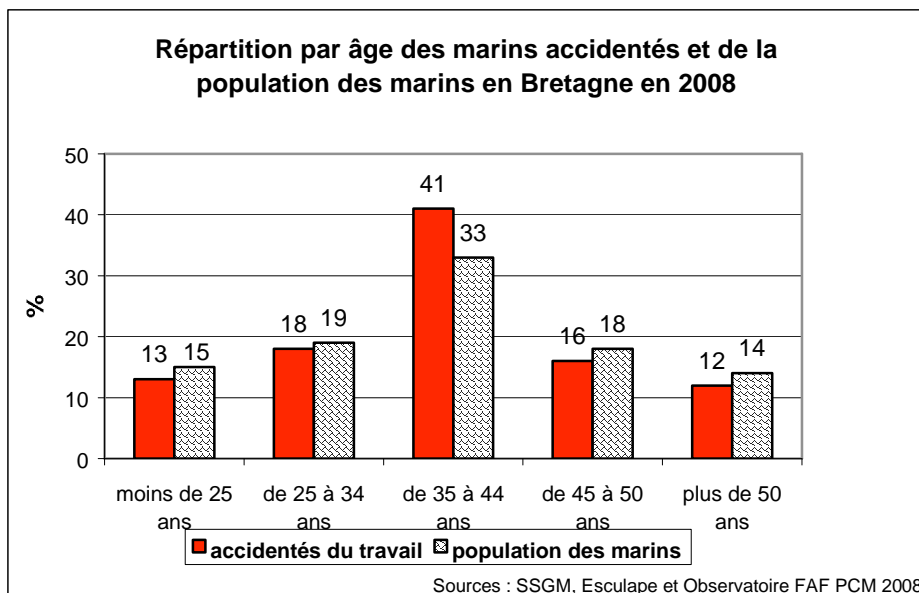
"actif", on s'aperçoit que les préoccupations en matière de prévention ne doivent cependant pas minimiser la dangerosité des engins de pêche "passifs", surtout pour les navires armés à la grande pêche et à la petite pêche.

422- Caractéristique des victimes

* Age de la victime

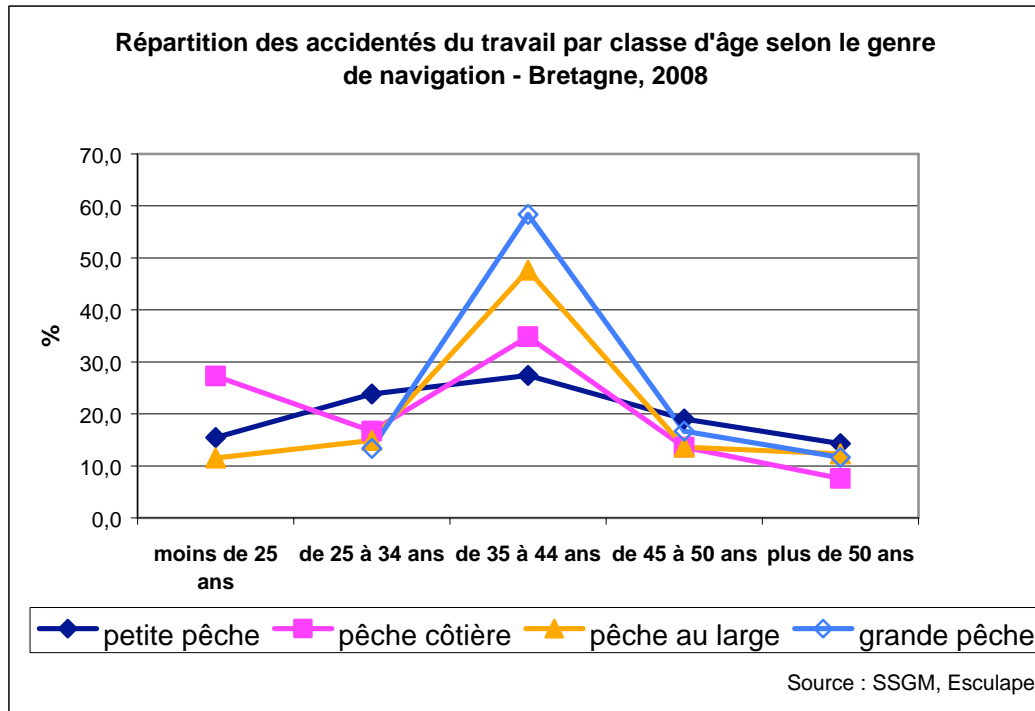
Nous avons vu que, globalement, l'âge moyen des marins pêcheurs bretons accidentés en 2008 était de 38,2 ans. Le regard par classe d'âge montre que 41% des accidentés du travail à la pêche ont entre 35 et 44 ans, 18% ont entre 25 et 34 ans, 16% ont entre 45 et 50 ans, 13% ont moins de 25 ans et 12% sont âgés de plus de 50 ans lors de leur accident. Au regard des données sur la population active fournies par l'Observatoire FAF PCM, on observe une nette sur-accidentalité chez les marins âgés entre 35 et 44 ans : ils représentent 41% des accidentés du travail à la pêche alors qu'ils représentent 33% des marins actifs à la pêche. Pour les autres classes d'âge, on observe assez peu de différence entre la part des accidentés et celle des actifs par classe d'âge (graphique n°16).

Graphique n° 16



Le regard croisé selon le genre de navigation montre que c'est surtout à la pêche au large et la grande pêche que cette sur-représentation des marins âgés entre 35 et 44 ans parmi les accidentés du travail à la pêche est marquée. A la pêche au large, la part des ATM touchant les marins âgés entre 35-44 ans représente 48% des ATM survenus ; à la grande pêche, ils représentent 58% du total. C'est à la pêche côtière que la part des ATM touchant les marins les plus jeunes (moins de 25 ans) est la plus élevée (27% du total). Les accidents du travail survenus à la petite pêche touchent toutes les classes d'âge dans des proportions assez proches (graphique n°17).

Graphique n° 17

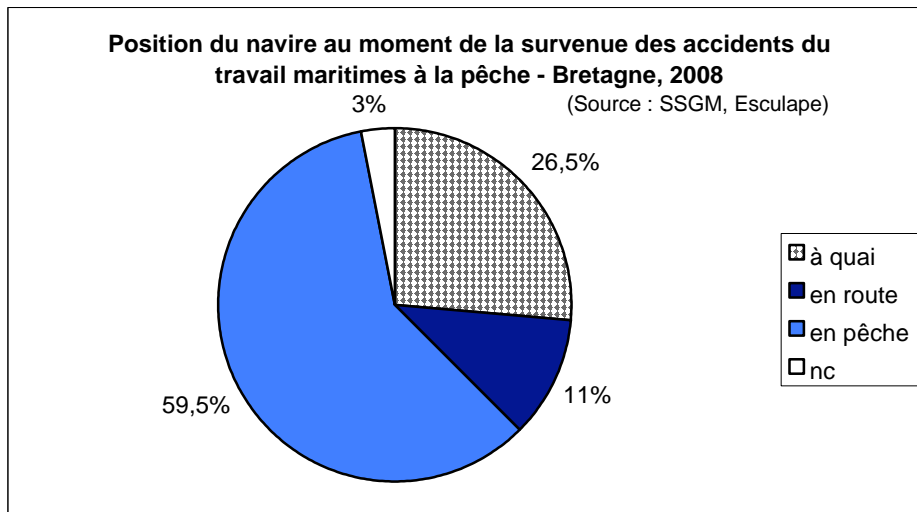


423- Conditions de survenue des accidents du travail maritime

Les indicateurs sur les conditions de survenue des accidents du travail figurant dans les données du SSGM correspondent à des questions posées sur le QCATM, avec parfois quelques différences de modalités.

La variable portant sur la position du navire au moment de l'accident montre que tous les accidents du travail maritime survenus à la pêche ne se produisent pas lors de l'activité de

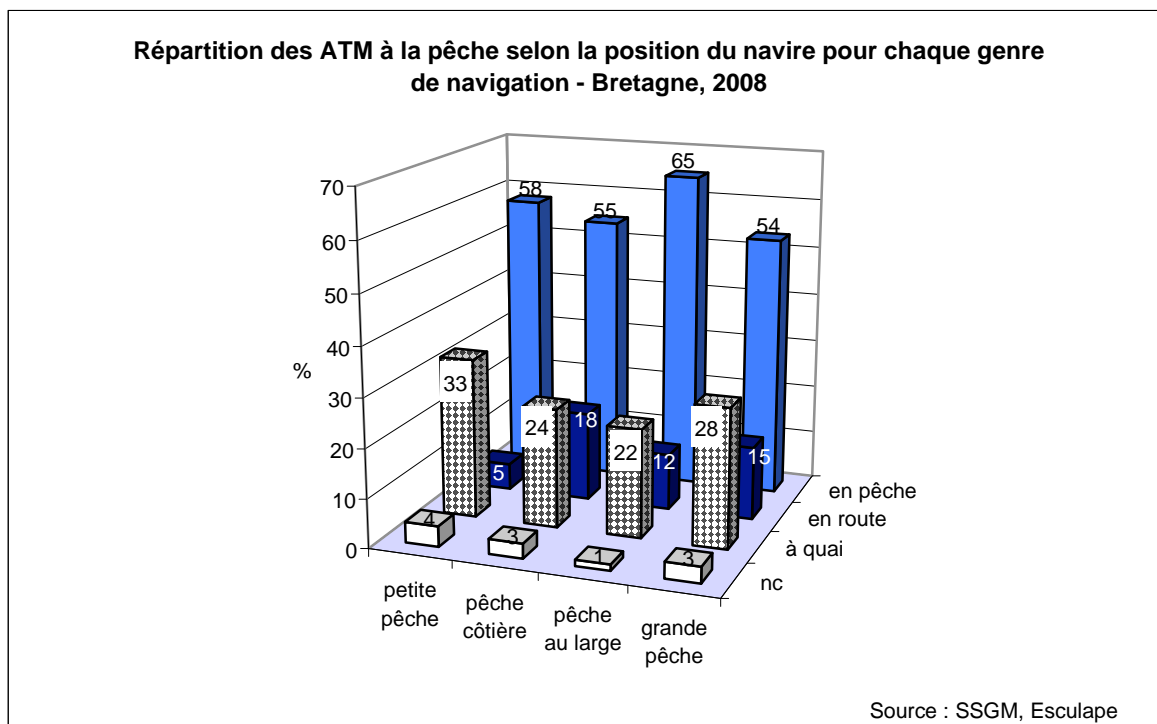
Graphique n° 18



pêche proprement dite. Le graphique n°18 montre que 60% des ATM de Bretagne en 2008 à la pêche sont survenus alors que le navire était effectivement en activité de pêche. Mais plus d'un accident du travail sur quatre est arrivé alors que le navire était à quai, et 11% des accidents du travail sont survenus en mer, alors que le navire faisait route vers le lieu de pêche ou vers le port.

L'observation selon le genre de navigation (graphique n°19) montre que c'est à la pêche au large que la part des ATM survenant lors de l'activité de pêche est la plus importante (65%). Le caractère accidentogène des activités à quai semble le plus fort à la petite pêche, avec 1 accident sur 3 survenu alors que le navire est à quai. Les ATM survenant "en route" sont proportionnellement les plus importants à la pêche côtière, genre de navigation dont les durées d'absence du port sont comprises en 1 et 4 jours.

Graphique n° 19



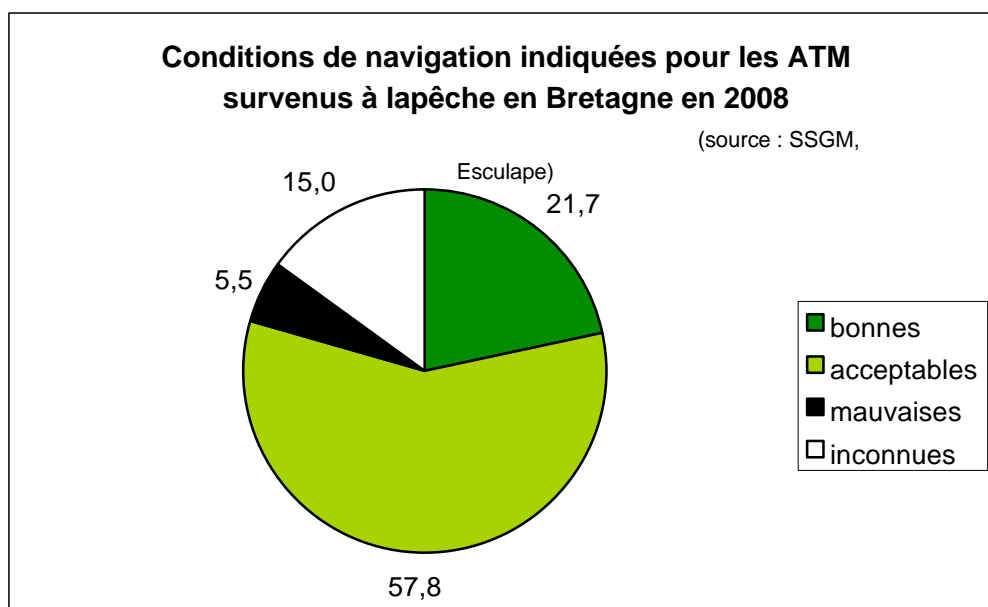
Ci-dessous, à titre informatif, les effectifs réels observés :

genre de pêche 4	Position du navire				Total
	à quai	en route	en pêche	nc	
petite pêche	54	9	96	7	166
pêche côtière	16	12	36	2	66
pêche au large	52	27	153	3	235
grande pêche	17	9	32	2	60
Total	139	57	317	14	527

Renseignée sur le QCTAM, la variable "conditions de navigation" est un indicateur intéressant, dans la mesure où elle permet de voir dans quelle mesure conditions météorologiques et survenue d'accidents sont liées. Toutefois, près d'un ATM sur 5 (105 sur 539, soit 19%) n'est pas renseigné sur cette variable.

Pour les 434 accidents renseignés, on observe que les conditions de navigation indiquées lors de la survenue des accidents du travail maritime à la pêche sont jugées "bonnes" ou "acceptables" dans 70% des cas (58% "acceptables" et 22% "bonnes")³³. Seuls 5,5% des ATM sont associés à des conditions de navigation "mauvaises". 15% des réponses indiquent des conditions de navigation "inconnues" (graphique n° 20).

Graphique n° 20

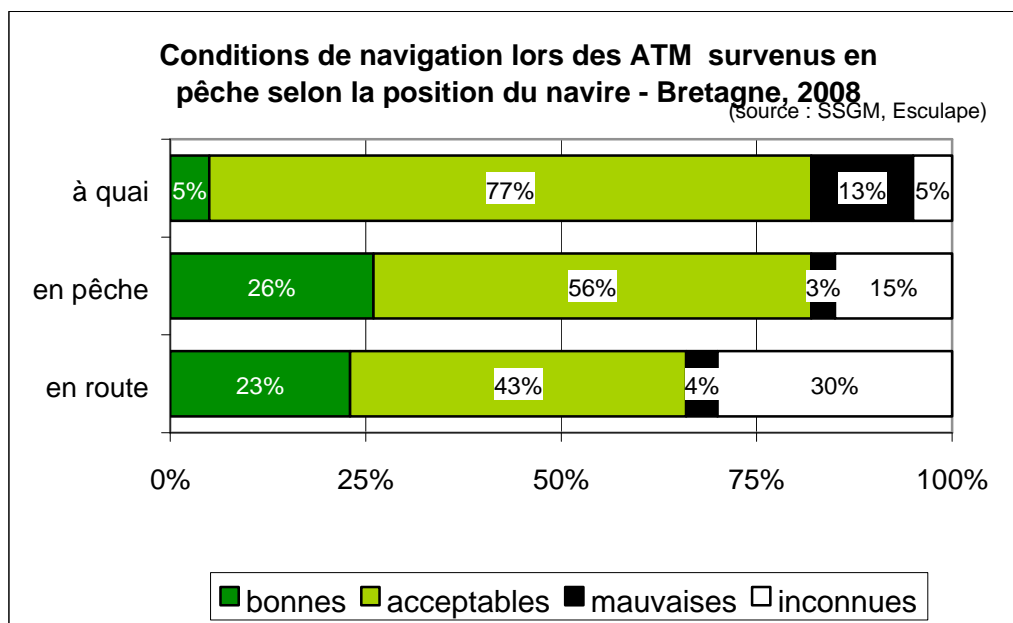


En distinguant les ATM survenus "en pêche", ceux survenus "en route" et ceux survenus "à quai", on observe que c'est lorsqu'ils surviennent à quai que les accidents du travail maritime sont le plus souvent associés à des conditions de navigation défavorables : 13% des ATM à quai sont survenus alors que les conditions de navigation étaient jugées "mauvaises", contre 3% et 4% des ATM survenus en pêche et en route (graphique n° 21). Et

³³ On remarque ici une inversion avec les statistiques produites par l'IMP, qui font état de 53% d'ATM liés à des conditions de navigation jugées "bonnes" et 21% d'ATM liés à des conditions de navigation jugées "acceptables" (IMP, 2008). Comme si les deux modalités étaient inversées entre les deux sources statistiques. Ceci serait à vérifier. Néanmoins, en regroupant les modalités "bonnes" et "acceptables", le sens des observations reste le même.

si un quart des ATM survenus en pêche ou en route sont associés à de "bonnes" conditions de navigation, c'est seulement le cas pour 5% des ATM survenus à quai. Les difficultés engendrées par une mauvaise météo alors que le navire est à quai paraissent ici être un facteur certain d'accidents du travail.

Graphique n° 20



Autre indicateur des circonstances de survenue des accidents du travail maritime : la variable portant sur "l'activité au moment de l'accident". Très détaillée, cette variable est bien renseignée (peu de non réponses) et il nous a semblé intéressant d'en présenter tout d'abord les réponses non agrégées afin de connaître le nombre d'ATM liés aux différents types d'activité (tableau ci-dessous). On observe que plus d'un accident du travail sur cinq est lié au travail de manutention des captures. Le virage du train de pêche et les travaux de maintenance apparaissent au deuxième rang des activités les plus accidentogènes à la pêche. Mais lorsque l'on additionne l'ensemble des opérations de pêche (préparation, filage, virage du train de pêche, conduite de treuils, manutention et saisie de charges), ce type d'activité apparaît au premier rang, regroupant 37% des réponses.

Répartition des ATM survenus à la pêche selon l'activité au moment de l'accident – Bretagne, 2008

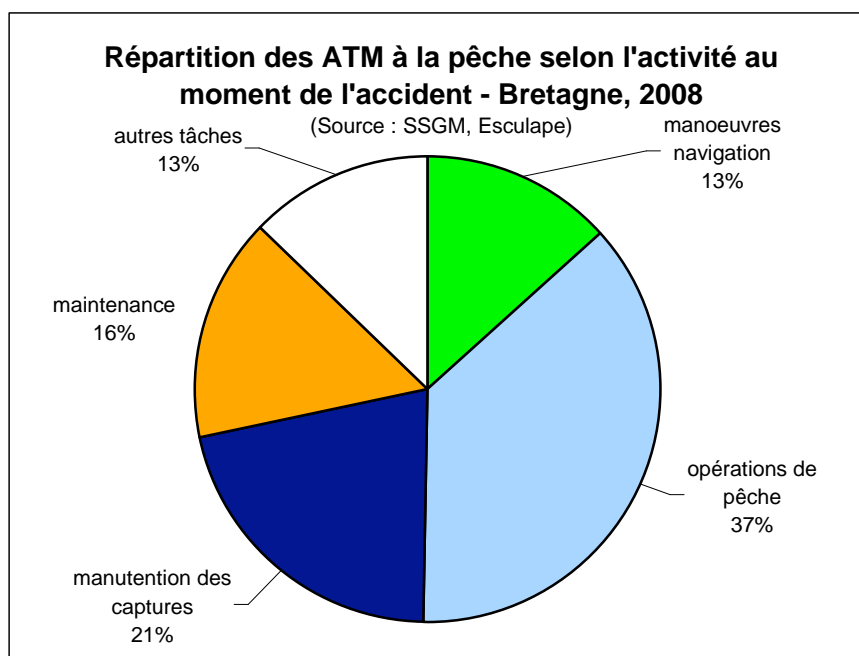
	Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide
embarquement/débarquement	25	4,6	4,7
accostage/appareillage	19	3,5	3,5
quart passerelle	16	3,0	3,0
quart machine	10	1,9	1,9
préparation du train de pêche	44	8,2	8,2
filage du train de pêche	47	8,7	8,8
virage du train de pêche	81	15,0	15,1
travail, manutention des captures	113	21,0	21,0
conduite des treuils, appareils	4	0,7	0,7
manutention de pièces lourdes	15	2,8	2,8
saisissage de charges	5	0,9	0,9
travaux d'ateliers	3	0,6	0,6
travaux de maintenance	82	15,2	15,3
travaux en cuisine	8	1,5	1,5
déplacements à bord, ronde	21	3,9	3,9
repos	7	1,3	1,3
autres	29	5,4	5,4
nc	8	1,5	1,5
Total	537	99,6	100,0
Système manquant	2	0,4	
	539	100,0	

Source : SSGM, Esculape

Afin, d'une part, de pouvoir calculer des pourcentages reposant sur des effectifs suffisants et, d'autre part, de croiser l'activité au moment de la survenue de l'accident avec d'autres indicateurs, nous proposons un recodage de cette variable en regroupant certaines de ses modalités. Laissant les modalités "manutention des captures" et "maintenance" telles quelles, nous proposons trois regroupements : les opérations de pêche (préparation, filage, virage du train de pêche, conduite de treuils, manutention de pièces lourdes et saisissage de charges), les manœuvres de navigation (embarquement, accostage, quart passerelle, quart machine) et les autres tâches (travaux d'atelier, travaux en cuisine, déplacements à bord, repos et autres).

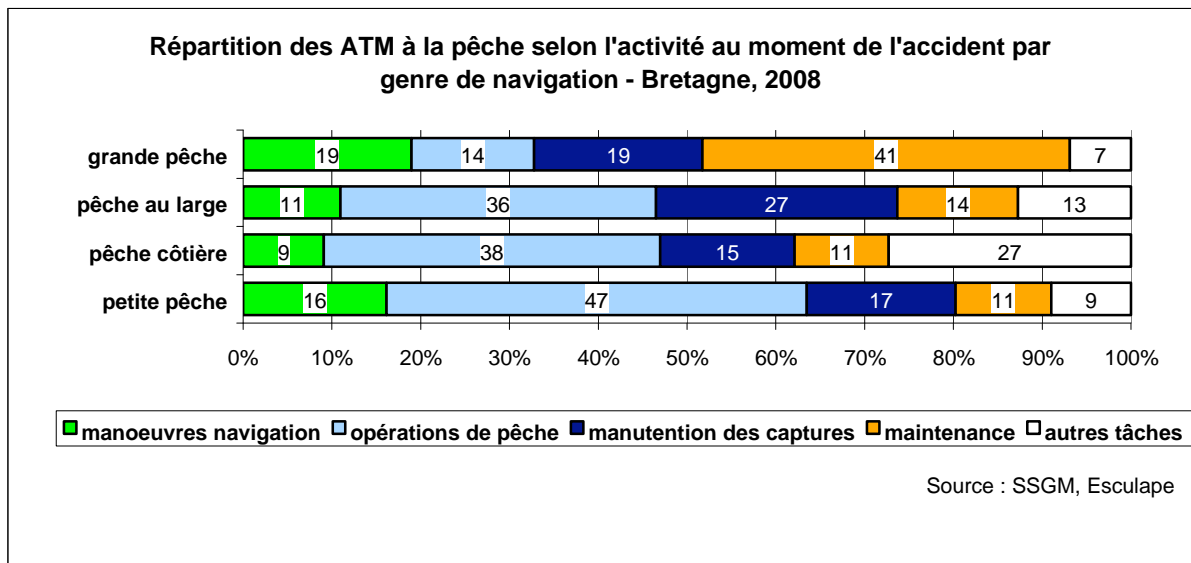
Le graphique n° 22 montre la répartition des accidents du travail maritime selon le type d'activité du marin au moment de l'accident. Si l'on regroupe les opérations de pêche avec le travail de manutention des captures, on observe qu'elles sont liées à plus d'un accident du travail sur deux (58%).

Graphique n° 22



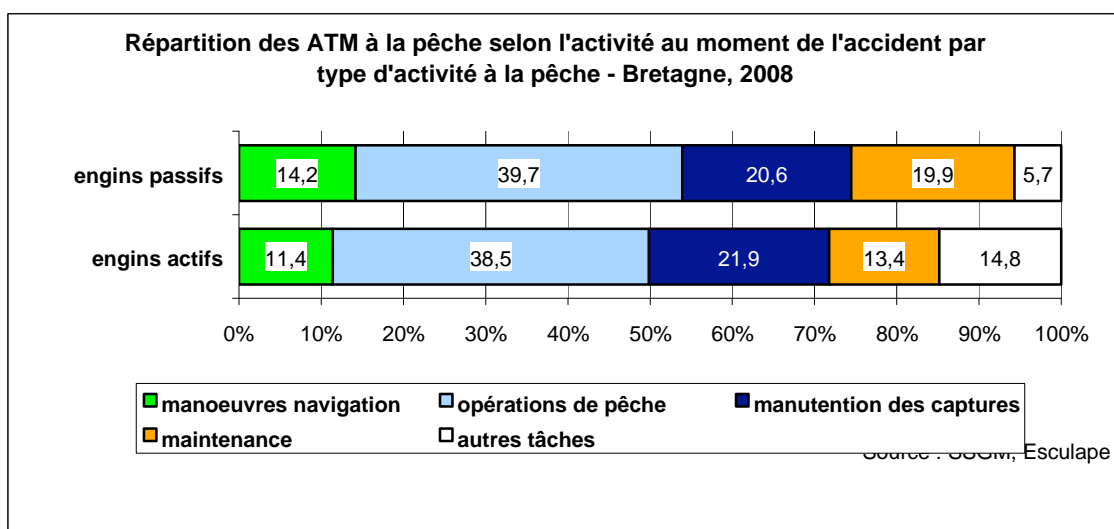
La prise en compte du genre de navigation permet d'étudier plus finement les liens entre survenue d'accidents du travail et activité du marin au moment de l'accident. Le graphique n° 23 montre ainsi qu'à la grande pêche, ce sont les activités de maintenance qui semblent être les plus accidentogènes, puisque liées à 41% des cas d'accidents du travail. Les opérations de pêche y semblent en revanche nettement plus sûres qu'ailleurs. A l'inverse, à la petite pêche, la proportion d'accidents du travail liés aux opérations de pêche est plus forte que dans les autres genres de navigation (47% des ATM y sont liés). La pêche côtière s'illustre par une proportion plus élevée d'accidents du travail liés aux autres tâches à bord. Enfin, c'est à la pêche au large que la part des ATM survenus lors d'activités de manutention des captures est la plus forte. Ces constats statistiques seraient bien évidemment à croiser avec d'autres connaissances issues d'études et d'enquêtes réalisées sur le terrain. Ils confortent néanmoins un ciblage des action de prévention des accidents du travail différent selon le genre de navigation.

Graphique n° 23



Le graphique n° 24 présente l'activité au moment de la survenue de l'ATM selon le métier pratiqué à la pêche agrégé entre engins passifs et engins actifs³⁴. On observe une part plus importante d'accidents du travail liés aux tâches de maintenance et aux manoeuvres de navigation sur les navires utilisant des engins passifs (lignes, palangres, filets, casiers, ...) ; un peu plus d'ATM liés aux manutention des captures sur les navires travaillant avec des engins actifs (chaluts, dragues, ...), sur lesquels les "autres taches" sont nettement plus citées en lien avec la survenue d'ATM.

Graphique n° 24



La variable appelée "déviation" dans les données Esculape renseigne sur ce qui est appelé ailleurs "l'élément matériel", c'est-à-dire sur le facteur mis en cause dans la survenue de l'accident. Cette variable reflète une approche techniciste de l'accident, qu'il est souvent difficile d'interpréter sans autres éléments nous renseignant sur le contexte de survenue de l'accident. Avec l'objectif de présenter, dans ce bilan, l'ensemble des exploitations statistiques possibles, nous revenons néanmoins sur cet indicateur, en le croisant avec d'autres.

Pour les accidents du travail à la pêche, 488 accidents sont renseignés sur l'élément de "déviation". Sur les modalités proposées, quatre ressortent par le nombre d'observations s'y rapportant :

- le "mouvement du corps sous contrainte physique" (en soulevant, en portant) : 34% des ATM
- les "glissages, chutes" (22,5%)
- la "perte de contrôle machine, outil" (21%)
- le "mouvement du corps sans contrainte" (10%)

Si l'on croise cet indicateur avec l'activité déclarée au moment de l'accident, on s'aperçoit que les glissades et les chutes sont davantage citées dans le cadre d'accidents survenant lors de manœuvres de navigation (35%) et dans les accidents liés à d'"autres tâches" (41%). Les ATM survenant lors du travail de manutention des captures et lors des opérations de pêche sont plus souvent associés à des "mouvements du corps sous contrainte physique" (respectivement 40% et 39% des cas) ainsi qu'à une perte de contrôle de la machine ou d'un outil (24% et 25% des réponses).

Le croisement de l'élément de "déviation" avec la position du navire montre que les accidents du travail survenant à quai sont plus souvent associés aux glissades et aux chutes (31%) ainsi qu'"aux mouvements du corps sous contrainte physique" (38%). En pêche, les ATM sont plus souvent associés à une perte de contrôle d'un outil ou d'une machine (24%).

³⁴ Le croisement porte ici sur 492 observations renseignées : 141 ATM liés à un engin passif et 351 pour les engins actifs.

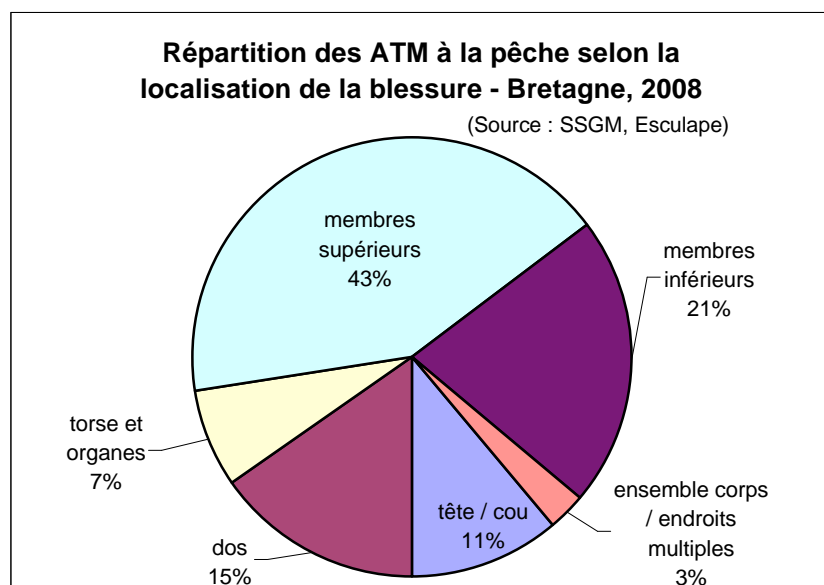
Ces indicateurs statistiques sur les conditions de survenue des accidents du travail seraient à compléter et à enrichir avec d'autres sources de connaissance, plus contextualisées. Les enquêtes conduites par l'Inspection du travail (lorsqu'elles ne donnent pas lieu à un PV), les analyses "cliniques" menées par l'IMP à la suite d'accidents ou d'événements de mer, les enquêtes du BEAmer, les rapports du Centre de sécurité des navires, les études réalisées par les organisations professionnelles, les rapports des services de contrôle des Affaires maritimes (ULAM) sont ici des sources de connaissance qualitatives à signaler.

424- Conséquences des accidents du travail

Les données Esculape transmises pour l'année 2008 ne sont pas facilement exploitables concernant les conséquences des accidents du travail en termes de blessure et de gravité de celles-ci. Concernant l'arrêt de travail, les réponses observées ne correspondent pas aux indicateurs par ailleurs publiés (1% des ATM sans arrêt de travail, alors que l'IMP mentionne 20% d'ATM sans arrêt en 2008 à la pêche en Bretagne (IMP, 2008)). Concernant le siège des lésions, la variable "code OMS" comporte plus de 200 non réponses (sur 539), ce qui la rend inexploitable. Or, c'est elle qui pouvait permettre une approche fine de localisation de la blessure. L'IMP indique qu'à la pêche, "en Bretagne comme en France, les mains sont de loin le siège de lésion le plus touché (24%). Cela confirme la nécessité de faire encore de sérieux progrès dans le port des gants et l'adaptation de ceux-ci aux contraintes spécifiques de la pêche" (IMP, 2008).

La variable "loc_bless" d'Esculape comporte six types de localisation (graphique n°25). La part importante des lésions touchant les membres supérieurs (43% des ATM provoquent ce type de lésions) est vraisemblablement due aux blessures à la main.

Graphique n° 25



43 – Les accidents du travail à la conchyliculture en Bretagne

Les accidents du travail à la conchyliculture ne sont pas que des accidents du travail maritime. La spécificité de l'emploi dans ce secteur a été rappelée au § 31. L'emploi à la conchyliculture est marqué par une forte division du travail et des tâches, entre d'un côté les salariés rattachés MSA, davantage précarisés, qui occupent en majorité des tâches saisonnières et d'exécution, et de l'autre côté, les travailleurs navigants affiliés à l'ENIM, qui occupent les fonctions d'encadrement, notamment ceux employés sur des bases stables et à plein temps. L'analyse des accidents du travail dans la conchyliculture implique par conséquent de prendre en compte deux sources statistiques : la base Esculape alimentée par le SSGM à partir des accidents du travail maritime reconnus et pris en charge par l'ENIM, et les données de la MSA portant sur les accidents du travail pris en charge pour des salariés rattachés au régime agricole.

Le *Rapport sur les accidents du travail maritime* produit annuellement par le Bureau GM5 à la Direction des Affaires Maritimes porte, comme son titre l'indique, sur les seuls

accidents du travail maritime. De fait, la connaissance statistique qu'il donne à voir du secteur des cultures marines à l'échelle nationale est incomplète, et il importe d'avoir à l'esprit que l'indice de fréquence calculé pour ce secteur n'est pas significatif³⁵ puisque manque l'ensemble des accidents du travail survenus à des salariés de ce secteur relevant du régime sociale agricole.

L'IMP, dans son *Tableau de Bord Régional*, prend en compte les données MSA pour faire le bilan statistique des accidents du travail dans le secteur des cultures marines. Les données présentées montrent un "ratio" (risque accidentel pour 1000 ETP) nettement plus élevé pour les accidents du travail à la conchyliculture du côté des salariés MSA que pour les ATM du côté des travailleurs affiliés à l'ENIM. L'une des explications avancées par l'IMP "pourrait venir de la différence de population entre la MSA (plus d'ouvriers et de saisonniers) et l'ENIM (plus de chefs d'entreprise et de salariés en CDI)".

Pour la réalisation du bilan statistique, nous avons demandé à la MSA de nous fournir les données relatives aux accidents du travail survenus dans le secteur des cultures marines en Bretagne, en 2008. Aux 44 accidents du travail maritime enregistrés dans la base Esculape pour la Bretagne en 2008 pour la conchyliculture, il faut ainsi ajouter les 100 accidents du travail enregistrés la même année pour des salariés affiliés au régime agricole travaillant dans la conchyliculture en Bretagne. Nous présentons d'abord les éléments recueillis auprès de la MSA avant de revenir plus en détail sur les données Esculape.

431- Accidents du travail pris en charge par la MSA à la conchyliculture

En 2008, dans le secteur de la conchyliculture en Bretagne, la MSA a reconnu 100 accidents du travail en tout, dont 79 ont été suivis d'un arrêt de travail. Rapportés au nombre de salariés exprimé en ETP (874 ETP), on obtient un indice de fréquence de 90 accidents du travail avec arrêt pour 1000 salariés ETP affiliés au régime agricole. Si cet indice reste en dessous de celui calculé pour les accidents du travail à la pêche en Bretagne – 138 ATM pour 1000 marins ETP (IMP, 2008) – il est cependant beaucoup plus élevé que l'indice calculé pour le secteur conchylicole calculé pour la France entière à partir des seules accidents du travail maritime, qui est de 49 pour 1000 (*Rapport sur les accidents du travail maritime 2008*).

³⁵ Le Rapport 2008 indique ainsi un indice de fréquence global des accidents du travail tous secteurs confondu égal à 105 accidents pour 1000 marins ETP. Le détail proposé par secteur montre que c'est à la conchyliculture qu'il y a le moins d'accidents du travail, avec un IF de 49, suivi par la plaisance (IF = 67), les services portuaires (IF = 94), la pêche (IF = 111) et le commerce (IF = 124).

Il serait intéressant de pouvoir disposer de données plus détaillées de la part de la MSA pour aller plus loin sur la connaissance des accidents du travail survenus aux salariés agricoles travaillant dans le secteur des cultures marines. L'IMP présente d'ailleurs les données MSA de l'accidentologie à la conchyliculture en Bretagne avec les précisions suivantes : nature de l'accident (avec / sans arrêt), âge de la victime, ancienneté dans l'emploi, occupation du blessé, type et siège des lésions (IMP, 2008).

432- Accidents du travail maritime à la conchyliculture (données Esculape)

Compte tenu des effectifs observés dans la base Esculape (44 ATM) nous présenterons systématiquement les effectifs réels au regard des pourcentages calculés.

Le genre de navigation est moins diversifié pour la conchyliculture que pour la pêche. On observe que les trois quart des accidents du travail maritime survenus à la conchyliculture sont liés à des navires armés à la conchyliculture pure. Rapportés aux données de cadrage sur la flotte bretonne en conchyliculture, qui montraient que 55% des navires étaient armés à la conchyliculture pure en 2008 (cf. § 32, graphique 7), on peut dire que ce genre de navigation est particulièrement accidentogène. Mais il faudrait pouvoir connaître la répartition des marins actifs par genre de navigation pour pouvoir interpréter ces observations de manière satisfaisante. Plus globalement, pour faire une comparaison satisfaisante entre les deux genres de navigation en conchyliculture, il faudrait pouvoir regrouper l'ensemble des accidents du travail, qu'ils soient maritimes ou terrestres (régime agricole) et aussi connaître la répartition des emplois "ENIM" et "MSA" par genre de navigation, même si l'on peut supposer que la part des emplois "ENIM" est plus élevée pour le genre "conchyliculture petite pêche".

Répartition des ATM à la conchyliculture par genre de navigation – Bretagne, 2008				
	Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
conchyliculture pure	32	73	74	74,4
conchyliculture petite pêche	11	25	26	100
Total	43	98	100	
Système manquant	1	2		
	44	100		

Source : SSGM, Esculape

Logiquement, on observe que la quasi-totalité des ATM enregistrés pour la conchyliculture pour la région Bretagne sont localisés dans la région "Ouest" (37 sur 44; 1 ATM classé en région "Sud Ouest" et 6 ATM non renseignés).

La répartition des ATM à la conchyliculture par classe d'âge est assez cohérente avec la pyramide des âges observés pour les actifs du secteur (§ 31).

Répartition des ATM à la conchyliculture par genre de navigation – Bretagne, 2008				
	Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
moins de 25 ans	6	14	14	14
de 25 à 34 ans	15	34	34	48
de 35 à 44 ans	11	25	25	73
de 45 à 50 ans	8	18	18	91
plus de 50 ans	4	9	9	100
Total	44	100	100	

Source : SSGM, Esculape

La part des ATM à la conchyliculture est plus importante lorsque le navire est à quai que lorsqu'il est en mer. Les 8 réponses correspondant à la modalité "autre" laissent cependant penser que cette variable est avant tout construite dans une logique propre à la pêche.

Répartition des ATM à la conchyliculture selon la position du navire – Bretagne, 2008				
	Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
à quai	18	41	46	46
en pêche	13	30	33	79
autre	8	18	21	100
Total	39	89	100	
Système manquant	5	11		
	44	100		

Source : SSGM, Esculape

La variable décrivant l'activité au moment de l'accident est mal adaptée au contexte de la conchyliculture. Sur les 44 accidents du travail maritimes survenus dans la conchyliculture en Bretagne en 2008, 16 accidents sont survenus lors de la réalisation de tâches "autres" que celles liées à la navigation, à la manutention des coquillages ou à la maintenance. Les tâches liées aux opérations de pêche ou à la manipulation des coquillages regroupent 16 accidents. La maintenance est liée à la survenue de 7 ATM.

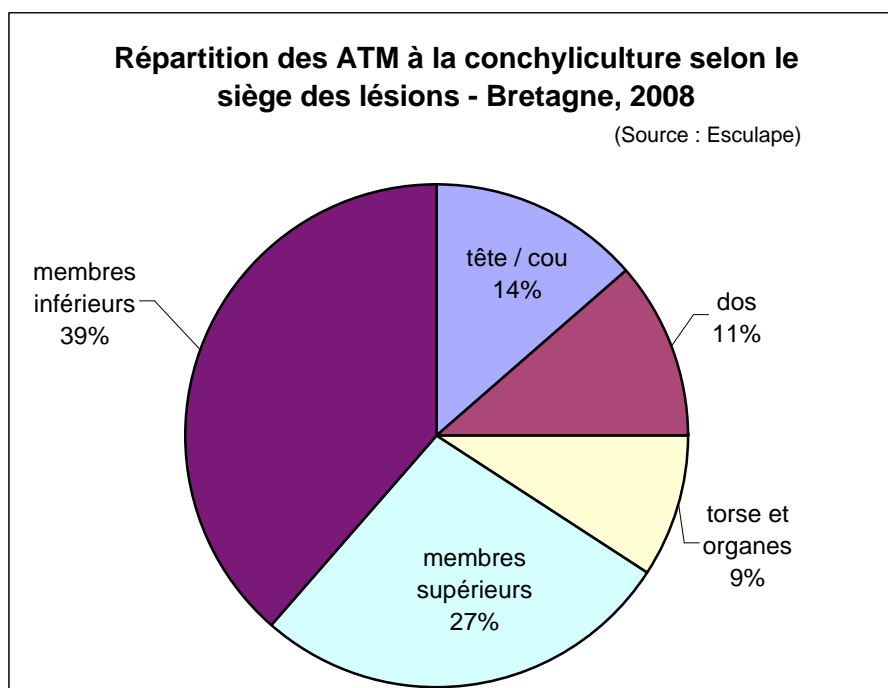
Répartition des ATM à la conchyliculture selon l'activité au moment de l'accident – Bretagne, 2008				
	Fréquence	Pour cent	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
manœuvres navigation	2	5	5	5
opérations de pêche	8	18	20	24
manutention des captures	8	18	20	44
maintenance	7	16	17	61
Autres tâches	16	36	39	100

Total	41	93	100
Système manquant	3	7	
	44	100	

Source : SSGM, Esculape

La répartition des ATM selon le siège des lésions est sensiblement différente de celle observée pour les ATM à la pêche. Avec les précautions liées aux faibles effectifs observés, le graphique n° 26 montre que les blessures les plus nombreuses provoquées par des accidents du travail à la conchyliculture touchent les membres inférieurs. Les membres supérieurs sont cependant touchés dans plus du quart des accidents.

Graphique n° 26



	Fréquence
tête / cou	6
dos	5
torse et organes	4
membres supérieurs	12
membres inférieurs	17
Total	44

Chapitre 5 – Les maladies professionnelles maritimes en Bretagne

Au plan national, le rapport statistique réalisé annuellement par le Bureau GM5 à la Direction des Affaires maritimes avait intégré pour la première fois en 2004 des données sur les maladies professionnelles maritimes, le rapport s'intitulait alors *Accidents et maladies professionnelles du travail maritime - Rapport et statistiques 2004*. En 2005, le rapport portait le même titre – et la même prise en compte des maladies professionnelles maritimes. Les données présentées sur les maladies professionnelles maritimes étaient néanmoins très succinctes : il s'agissait du nombre de maladies professionnelles reconnues, décliné par tableau et transmis par l'ENIM. Dès 2006 en revanche, le rapport annuel ne porte plus que sur *Les accidents du travail maritime - Rapport et statistiques 2006*. Le travail de mise en conformité des données statistiques nationales sur les accidents du travail avec les exigences européennes (cf. chapitre 2) a pu conduire à cette spécialisation du rapport statistique annuel.

Pour obtenir une connaissance chiffrée de la réalité des maladies professionnelles maritimes, il faut donc se tourner vers l'ENIM. Les entretiens menés ont confirmé qu'il n'existe pas, à l'échelle nationale, de dispositif statistique organisé sur les maladies professionnelles maritimes. Les données dont l'établissement dispose sont celles relatives au versement des remboursements, des indemnités journalières et des rentes et pensions attribuées au titre du risque "maladie professionnelle", notion relativement récente dans le monde maritime, comme nous l'avons rappelé dans la première partie. Le Service statistique de l'ENIM, contacté pour la réalisation de ce diagnostic régional, ne nous a pas transmis d'éléments chiffrés relatifs à la prise en charge des maladies professionnelles en Bretagne pour la pêche et la conchyliculture, nous indiquant que ces "*chiffres bruts*" ne leur semblaient "*pas suffisamment fiables*" pour produire des indicateurs pertinents à cette échelle. En outre, dans le cadre du partenariat institutionnel qui les lie, le service statistique de l'ENIM précise que "*c'est l'IMP qui est plus habilitée à traiter ces données*". L'IMP a d'ailleurs connaissance des maladies professionnelles maritimes déclarées et reconnues par l'ENIM. Nous partons donc des informations fournies dans le *Tableau de bord régional* de l'IMP pour présenter la connaissance existante sur les maladies professionnelles survenues en Bretagne à la pêche et à la conchyliculture. Nous présenterons ensuite les données que la MSA nous a transmises sur les maladies professionnelles reconnues en 2008 en Bretagne dans le secteur de la conchyliculture.

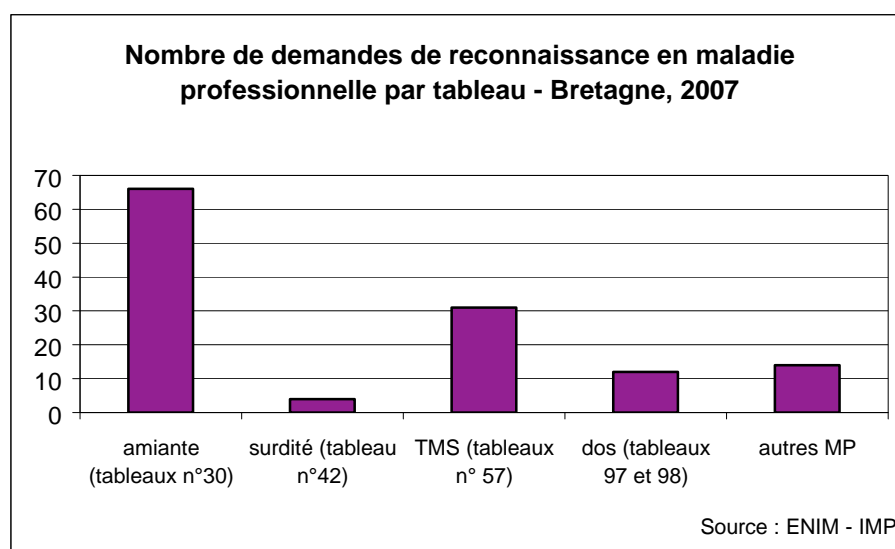
51 – Les maladies professionnelles du travail maritime

D'après les données transmises à l'IMP par le Service du contrôle médical de l'ENIM, le nombre total de demandes de maladies professionnelles par quartiers en Bretagne pour l'année 2007³⁶ est de 127, tous secteurs confondus (pêche, conchyliculture et commerce). Le tableau ci-dessous représente leur répartition par quartier et par tableau de maladie professionnelle.

Nombre de demandes de reconnaissance en maladies professionnelles par quartier - Bretagne, 2007												
	BR	CC	DZ	GV	LO	MX	PL	SB	SM	VA	Total	%
amiante (tableaux n°30)	15	14	1	6	9	3	3	2	11	2	66	52%
surdité (tableau n°42)				2					2		4	3%
TMS (tableaux n° 57)	3	7		4	6		4	1	3	3	31	24%
dos (tableaux 97 et 98)	1	3		3	1			1	1	2	12	9%
autres MP	2	3	1	2	2		2	1		1	14	11%
total	21	27	2	17	18	3	9	5	17	8	127	100%

La prédominance des maladies professionnelles liées   l'amiante est forte : elles représentent plus d'une demande de reconnaissance en maladie professionnelle sur deux. Les troubles musculosquelettiques représentent près d'une demande de maladie professionnelle sur quatre (graphique n° 27).

Graphique n° 27

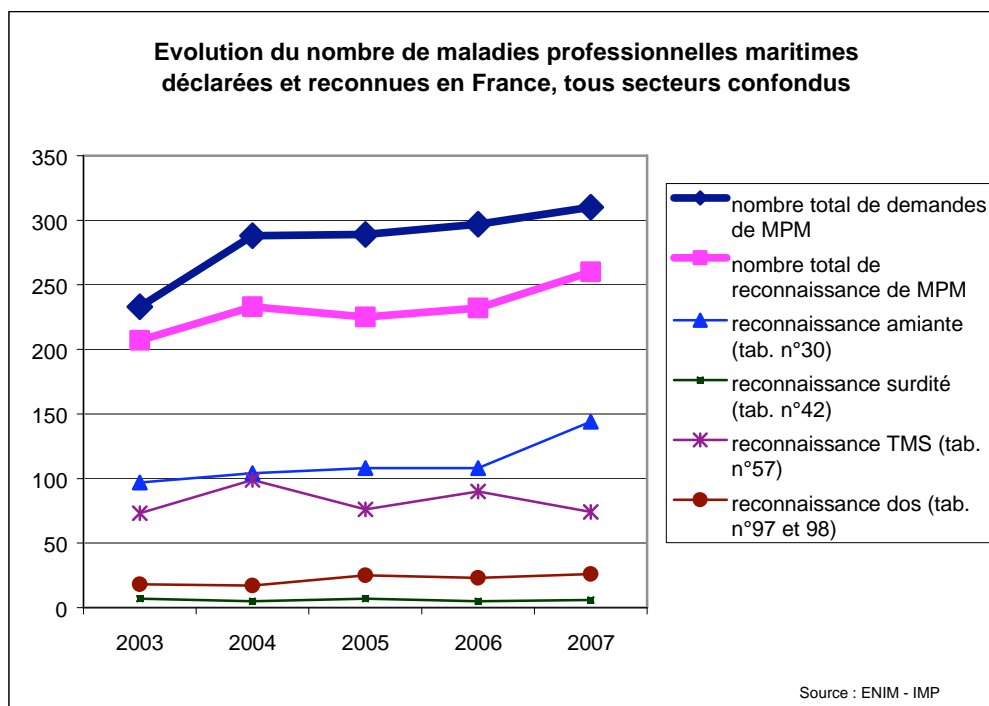


³⁶ Le *Tableau de bord 2008* de l'IMP ne comportait pas d'indicateurs sur les maladies professionnelles.

Les données régionales correspondent aux demandes de reconnaissance en maladie professionnelle et non aux maladies professionnelles réellement reconnues et prises en charge. On peut se reporter aux données nationales pour observer l'écart entre le déclaré et le reconnu. L'IMP indique que pour l'année 2007, sur 310 demandes de reconnaissance en maladie professionnelle en France (tous secteurs confondus), il y a eu 260 maladies professionnelles maritimes reconnues par l'ENIM, soit un taux de reconnaissance de 84% (source : Service du contrôle médical de l'ENIM).

Au plan national, le nombre global de reconnaissances de maladies professionnelles a augmenté continuellement depuis 1999, date depuis laquelle l'ENIM indemnise ses ressortissants en se référant aux tableaux de maladies professionnelles prévus par l'article R. 461-3 du Code de la Sécurité sociale. Le *Rapport statistique sur les accidents du travail et les maladies professionnelles maritimes de 2005* indique qu'entre 1999 et 2005, le nombre de demandes de reconnaissance en maladies professionnelles maritimes traitées par l'ENIM est passé de 49 à 289 (Bureau de la santé et de la sécurité au travail maritime, 2005).

Graphique n° 28



Le graphique n° 28 illustre la progression globale des maladies professionnelles maritimes entre 2003 et 2007 et l'importance relative des différents types de maladies par

tableau (données du Service de contrôle médical de l'ENIM présentées par l'IMP dans le *Tableau de bord régional 2007*).

52 – Les maladies professionnelles reconnues par la MSA dans le secteur des cultures marines

Pour le secteur des cultures marines, le nombre de maladies professionnelles reconnues et indemnisées par la MSA en 2008 dans la conchyliculture en Bretagne est de 14, dont 12 avec arrêt de travail. Toutes sont toutes rattachées au tableau "Affections péri articulaires dues à des gestes et postures".

Les troubles musculo-squelettiques font l'objet de plusieurs campagnes de prévention ainsi que de publications dans le secteur conchylicole. Ainsi, la revue *Culture Prévention*³⁷ a publié un numéro sur "Les TMS en question" dans la quelle on peut lire que "le métier de conchyliculteur sollicite principalement le dos et les membres supérieurs". Les "situations de travail susceptibles d'engendrer des TMS" sont le détroquage, le retournement des poches (une poche d'huître pèse entre 10 et 25 kg), le calibrage. Au-delà de postes particuliers, la revue indique que "les facteurs de risque concernent la forte répétitivité des gestes, les efforts excessifs, les postures inconfortables ou maintenues durant de longues périodes. Ils sont aussi liés à l'organisation du travail."

³⁷ L'IMP, la MSA, l'ENIM, l'IMP, les Sections régionales conchylicoles nord et sud Bretagne et la région Bretagne sont associées pour produire cette revue.

Chapitre 6 – Au-delà des accidents du travail et des maladies professionnelles maritimes, d'autres indicateurs pertinents pour une approche santé-travail

La demande faite pour ce diagnostic portait sur les accidents du travail et les maladies professionnelles maritimes en Bretagne. Le temps imparti pour le réaliser nous a conduit à nous en tenir au champ défini. Il nous semble toutefois intéressant de mentionner ici deux domaines où existent des indicateurs chiffrés, et sur lesquels sont réalisées des études régionales dont les enseignements devraient pouvoir alimenter une connaissance régionale partagée et utile pour des actions de prévention.

61 – Evénements de mer : un bilan régional en Bretagne exhaustif et réactualisé chaque année à la DIRM-NAMO

Il y a "événement de mer" signalé dès que les services de surveillance et de sauvetage (CROSS) sont sollicités pour venir en aide à un navire en détresse. Lorsqu'un événement de mer entraîne la blessure ou la mort d'un marin, il s'agit aussi d'un accident du travail. Si les informations et les enquêtes sur les événements de mer sont plus souvent considérées comme des indicateurs liés à la sécurité et à la sûreté des navires, ils peuvent aussi être considérés comme des indicateurs pertinents dans une problématique de prévention des risques professionnels et de protection de la santé et de la sécurité des marins.

Au plan national, les enquêtes qui sont menées par le BEA_{mer} à la suite d'un événement de mer sont accessibles en ligne et comportent des enseignements intéressants dans une démarche de prévention. Cette source est d'ailleurs souvent citée dans les travaux de l'IMP.

Au plan régional, une étude sur *L'accidentologie en région Bretagne à bord des navires de pêche professionnelle* a été réalisée par la DRAM Bretagne en 2009, dans le cadre d'un "Colloque sur la sécurité des navires de pêche" (Saint-Malo, 18/11/2009). Cette étude est fondée sur une analyse exhaustive de tous les événements de mer survenus en Bretagne. A l'issue de chaque opération liée à un événement de mer, les CROSS rédigent un rapport

formaté destiné à avertir le service régional des Affaires maritimes – et plus précisément le Centre de sécurité des navires – sur la nature l'intervention et sur les conséquences de l'événement de mer sur le navire et sur les personnes ; ce rapport est communément appelé "SITREP" (pour *SITuation REP*ort). T. Henry, alors à la DRAM en 2009 et aujourd'hui à la DIRM-NAMO, a mis en place la saisie systématique de tous les SITREP reçus pour le secteur de la pêche et des cultures marines en Bretagne, année par année depuis 2006. La base de données qu'il a constituée continue d'être alimentée régulièrement, ce qui permet une mise à jour régulière de son étude (Henry, 2010).

En ayant à l'esprit la portée et les limites des enseignements produits sur la base des SITREP (nous y revenons plus bas), il serait intéressant de pouvoir intégrer cette connaissance à un bilan statistique régional. Nous présentons ci-dessous les différents renseignements présentés dans l'étude (items et chiffres correspondant à l'année 2008) :

Sources mobilisées : CROSS ETEL et CROSS CORSEN

Connaissance produite :

* **"Photographie" de la flotte bretonne pour chaque année considérée :**

- par navires de pêche / goémoniers / aquacoles
- par genre de navigation
- par tranche d'âge du navire
- par longueur du navire
- par type de matériaux de construction

* **Etude de la flotte de pêche qui ont fait l'objet d'au moins un événement de mer dans l'année** : 208 navires de pêche concernés en 2008

→ Ventilation des navires concernés :

- par métier
- par genre de navigation
- par tranche d'âge du navire
- par longueur du navire
- par quartier d'immatriculation

→ Ratio des navires concernés (au moins un événement de mer) par rapport à la flotte bretonne:

- par genre de navigation
- par tranche de longueur hors tout

→ 32 événements de mer ont eu des "conséquences graves sur le navire" en Bretagne en 2008, dont :

- 17 navires coulés et
- 15 navires échoués.

→ 77 événements de mer ont eu des conséquences sur les personnes ("hors situations extrêmes") :

- 52 blessés à bord
- 25 malades à bord

→ 41 ont eu des "conséquences graves sur les personnes" :

- >> 16 ont entraîné la mort d'un marin (ATM mortel) :
 - 9 décès constatés
 - 7 disparus
- >> 25 ont entraîné une "situation d'homme à la mer" :
 - 5 suite à une "chute" (cause première)
 - 20 suite à d'autres événements.

Les 16 événements de mer ayant entraîné la mort d'un marin sont des accidents du travail mortels. Cependant, tous les accidents du travail mortels ne donnent pas forcément lieu à un SITREP. S'ils sont normalement suivis d'un formulaire de déclaration d'accident du travail CGP 102 pour l'ouverture des droits aux ayants-droits³⁸, les accidents du travail mortels ne sont pas enregistrés dans la base Esculape, qui repose sur la logique du dossier médical informatisé des marins. Comme le mentionne le *Rapport statistique annuel sur les accidents du travail maritime*, "le recueil [des données sur les accidents du travail mortels] n'est pas aisé" compte tenu de l'absence d'un enregistrement systématisé et centralisé des "décès et disparition". Au SSGM, à l'échelon local ou régional, les sources de connaissance sur les accidents du travail mortels qui sont mobilisées sont "*les journaux, les assistants sociaux et quelquefois une feuille rose*" (CGP 102).

Le *Tableau de bord régional* produit par l'IMP en Bretagne fait état des événements de mer survenus dans l'année. Les sources consultées sont "la presse locale (*Ouest-France, Télégramme*), la presse spécialisée (*Le Marin*) et les préfectures maritimes". Si on est loin de l'exhaustivité caractérisant l'étude de la DIRM-NAMO – 27 événements de mer sont présentés par l'IMP pour l'année 2008 en Bretagne à la pêche – la description en clair des circonstances de survenue des événements de mer (5 à 15 lignes) telle que présentée pour l'année 2007 fournit des enseignements intéressants. L'IMP en propose ensuite une ventilation par type de navire et selon la classification des événements de mer proposée par l'Union européenne³⁹. Les chalutiers sont de loin le type de navire le plus exposé, avec 10 événements de mer sur les 14 présentés.

³⁸ "Si le décès est lié à un accident, ou aux suites d'un accident ou d'une maladie professionnelle, il convient de s'adresser parallèlement au service des Affaires maritimes (Quartier) auquel était rattaché le marin, car c'est le quartier qui constitue le dossier en vue de la reconnaissance des droits éventuels de réversion de pension d'invalidité."

http://www.enim.eu/default0/portail/prestations/informations_pratiques/demarches_decès_marin.htm

³⁹ Huit catégories existent : naufrage, échouement, collision, chavirement, incendie-explosion, panne machine, voie d'eau, accidents dus aux conditions météo.

Pour conclure sur ce point, il est important de préciser que l'événement de mer reste toutefois un indicateur qu'il convient d'utiliser "*avec prudence*", pour reprendre les termes employés par T. Henry. D'une part, parce qu'un événement de mer signalé au CROSS n'est "*pas toujours l'information la plus pertinente*" : un SITREP "*n'a pas pour objectif de préciser les origines de l'événement signalé*", rappelle ainsi T. Henry. D'autre part, comme nous l'indiquait M. Le Roy, directeur de l'IMP, parce qu'il arrive aussi que des événements survenant sur un navire et présentant des risques pour les marins ne soient pas forcément signalés au CROSS si les secours se sont organisés en interne, avec l'équipage du navire. Sans production de SITREP, ces événements, dont l'analyse pourrait pourtant être "*riche d'enseignements*" pour la prévention, restent invisibles.

62 – Inaptitude et risque d'exclusion professionnelle : une étude menée par le Service Social Maritime

Une inaptitude peut être consécutive à divers événements de santé au travail, dont un accident du travail ou une maladie professionnelle. Dans la démarche de connaissance pour l'action qui a présidé à la réalisation de ce diagnostic, cet indicateur de vulnérabilité (au plan économique et au plan de la santé) des marins nous semblerait pertinent à intégrer à un bilan régional reconduit de façon régulière.

En lien avec les médecins inspecteurs régionaux du travail et de la main d'œuvre de la DIRECCTE (Direction régionale du travail en Bretagne à l'époque), le Service social maritime (SSM) a initié, depuis 2007, une réflexion sur la question de l'inaptitude et des risques d'exclusion professionnelle qui en découlent (Schneider et Simon, 2008). La mission d'accompagnement social des marins en situation de risque de désinsertion est l'une des missions centrales du SSM. Avec l'objectif de "permettre aux marins d'accéder à un service de qualité le plus précocement possible", le Service social maritime de la région Bretagne a mis en place une enquête par questionnaire auprès des marins déclarés inaptes en 2008 et 2009. Cette enquête, coordonnée par J. Schneider et A. Simon, vise à connaître la trajectoire des marins depuis la décision d'inaptitude. Les différents points du questionnaire (anonyme) portent sur les services éventuellement sollicités pour obtenir de l'aide dans les démarches de reclassement, les aides sollicitées et l'éventuel retour vers un emploi terrestre. Cette enquête est menée en lien avec d'autres acteurs institutionnels : l'inspection médicale régionale du

travail, le SSGM, l'ENIM, mais aussi la MSA et la CRAM. Si l'objectif à court terme est de "fédérer les différents intervenants" (médecins des gens de mer, médecin conseil ENIM, assistants sociaux), la diffusion des résultats d'une telle enquête dans un bilan régional destiné à l'ensemble des acteurs institutionnels et professionnels du monde maritime viendrait alimenter la réflexion sur le devenir de marins atteints de problèmes de santé invalidants, sujet de préoccupation formulé à l'échelle régionale, notamment comme question centrale pour la phase 2 de cette étude sociologique.

Conclusion

A l'échelle régionale, avoir accès à une connaissance des accidents du travail et des maladies professionnelles constitue un levier de réflexion et d'action en matière de prévention et de protection de la santé au travail. C'est aussi un moyen de fédérer l'ensemble des acteurs oeuvrant à l'échelle régionale autour d'un support commun. Les enseignements qui découlent du travail réalisé pour produire ce rapport sont autant liés aux connaissances elles-mêmes (état des lieux de l'existant et bilan statistique réalisé) qu'aux cheminements qui nous y ont conduit (analyse critique des sources de données, difficultés rencontrées). Après un retour sur les apports du diagnostic réalisé, nous formulons quelques préconisations qui ressortent de l'analyse, tant dans la perspective de la reconduction d'un bilan statistique régional plus complet que dans celle de l'enquête qualitative à venir, inscrite dans la phase II du projet.

Bilan sur le diagnostic régional réalisé

De nombreux éléments ont été présentés dans ce rapport. Nous proposons d'y revenir de manière synthétique, en partant de trois éclairages portés plus précisément sur : les acteurs, les données et les résultats de l'analyse statistique.

Un dynamisme régional porté par les acteurs institutionnels et professionnels

Ce diagnostic régional sur la connaissance des accidents du travail et des maladies professionnelles dans les secteurs de la pêche et de la conchyliculture a été réalisé sur un temps court, et dans un contexte institutionnel marqué notamment par trois évolutions récentes : l'arrivée de la DIRECCTE comme nouvel acteur en matière de prévention des risques professionnels maritimes depuis la fusion des inspections du travail, le contexte de réorganisation des services déconcentrés des Affaires maritimes au niveau interrégional et départemental, et le nouveau statut de l'ENIM et la modification circuit de qualification du risque qui en découle. Ce contexte changeant a rendu plus complexe le travail d'appropriation

nécessaire à la compréhension du contexte et des enjeux existant autour des questions de santé au travail dans le domaine maritime. Mais ces difficultés ont été compensées par la forte implication des acteurs rencontrés dans le cadre du diagnostic. Le dynamisme et les attentes observés chez les différents acteurs oeuvrant à l'échelle interrégionale, régionale ou infra-régionale sont en eux-mêmes un premier enseignement de cette étude et constituent un encouragement à travailler à ses prolongements, tant au niveau de la réflexion et de la production de connaissance qu'à celui des actions concrètes en matière de prévention des risques professionnels à l'échelle régionale.

Des données pour alimenter la connaissance statistique des accidents du travail maritime

Le deuxième enseignement qu'il nous semble intéressant de faire ressortir en conclusion de ce rapport porte sur le bilan des données statistiques disponibles pour une connaissance régionale des atteintes à la santé d'origine professionnelle.

Sur les accidents du travail maritime, le diagnostic a mis en évidence l'existence de deux circuits statistiques différents et complémentaires, reflets de l'organisation institutionnelle du domaine maritime en matière de risques professionnels. A l'Institut maritime de prévention (IMP), un "suivi statistique sur les causes des accidents du travail maritime" est mis en place depuis 1996, sur la base d'un questionnaire accompagnant obligatoirement toute déclaration d'accident du travail (le QCATM). Au Service de santé des gens de mer (SSGM), l'alimentation du dossier médical informatique des marins permet, outre ses objectifs de suivi médical évidents, la constitution d'une base de données nationale sur les accidents du travail maritime. Celle-ci est au fondement du rapport statistique publié annuellement par le ministère en charge de la Mer et est, depuis 2008 et la mise en place de l'application informatique "Esculape" (version II), conforme aux exigences européennes en matière de données statistiques sur les accidents du travail (programme SEAT). Ces deux circuits d'alimentation de données statistiques sur les accidents du travail suivent des objectifs différents mais ne sont pas fermés l'un à l'autre, le questionnaire QCATM étant notamment un support commun de saisie. La possibilité de pouvoir travailler sur une extraction régionale des données Esculape du SSGM a été une opportunité que nous ne pouvions au départ prévoir. Ainsi avons-nous pu proposer, dans ce diagnostic, une connaissance statistique complémentaire à celle déjà produite par l'IMP à l'échelle régionale.

L'étude a montré en revanche l'absence de dispositif statistique organisé visant à une production de connaissance sur les maladies professionnelles dans le domaine maritime. Le caractère récent de la notion de "maladie professionnelle" dans le domaine maritime (1999) est probablement à prendre en compte ici, mais aussi sans doute l'histoire et les particularités culturelles propres au domaine maritime en matière de risques professionnels. La seule connaissance publiée sur les maladies professionnelles maritimes porte sur un comptage des maladies professionnelles déclarées et reconnues par l'ENIM, avec leur répartition par tableau de maladies professionnelles. Les chiffres sont agrégés pour l'ensemble des secteurs (commerce, pêche, conchyliculture, services portuaires, plaisance). N'ayant pu obtenir la transmission des données ENIM pour la région Bretagne, nous avons reproduit dans ce rapport les chiffres déjà publiés par l'IMP, destinataire des données de l'ENIM.

Survenue d'accidents du travail maritime et enseignements pour la prévention

Avoir pu travailler sur une extraction régionale des données du SSGM (Esculape) nous a permis de présenter un bilan statistique inédit, même si certains résultats font échos aux analyses menées par l'IMP, dès lors que des indicateurs sont communs aux deux dispositifs statistiques (même source d'alimentation, le QCATM). En complémentarité avec la connaissance produite par l'IMP mais aussi avec les différentes enquêtes qualitatives menées sur les accidents du travail maritime, voici, résumés, les enseignements qui ressortent du bilan statistique réalisé pour l'année 2008, à la pêche.

Le secteur de la pêche en Bretagne est marqué par une forte sur-accidentalité au regard de son poids, en termes d'effectifs, relativement aux autres secteurs (commerce, conchyliculture, services portuaires et plaisance). Le genre de navigation le plus exposé en termes d'accidents du travail maritime en Bretagne est la pêche au large, qui regroupe 44% des ATM pour 31% des marins actifs dans la région. Le chalut est le métier pratiqué à la pêche le plus dangereux en termes de survenue d'accidents du travail (plus d'un accident sur deux survient sur un chalutier). C'est pour les accidents survenus à la pêche au large que le chalut est, de loin, le plus souvent mis en cause (dans 93% des cas). Les accidents du travail liés à d'autres genres de navigation (44% à la petite pêche, 13% à la pêche côtière et 11% à la grande pêche) mettent en cause des métiers à la pêche plus variés, surtout à la petite pêche. Globalement, les "arts traînants", ou "engins actifs" que sont le chalut, la drague et la senne bolinche sont en cause dans deux accidents du travail sur trois en Bretagne. Les "arts

dormants", ou "engins passifs" (filet, casiers, ligne palangre) sont toutefois liés à un accident sur deux à la petite pêche et à plus de deux accidents sur trois à la grande pêche. Cibler les actions de prévention par genre de navigation et par métier est par conséquent important. Pouvoir disposer d'indicateurs structurels sur la répartition des métiers par genre de navigation permettrait toutefois d'aller plus loin dans l'analyse, nous y revenons plus bas.

Une nette sur-accidentalité est observée pour la classe d'âge des 35-44 ans, qui regroupe 41% des victimes d'accidents du travail alors que cette classe d'âge représente 33% des marins actifs en Bretagne. Cette plus forte exposition de cette classe d'âge s'observe en particulier à la pêche au large et à la grande pêche. C'est à la pêche côtière que la part des accidentés les plus jeunes (moins de 25 ans) est la plus forte. Là encore, ces observations seraient à affiner avec la répartition des emplois par âge pour chaque genre de navigation.

Plus d'un ATM sur quatre (26,5%) survient alors que le navire est à quai. C'est particulièrement à la petite pêche la part des accidents survenus à quai est élevée (un ATM sur trois). En outre, c'est pour les ATM survenus à quai que l'on observe le plus de réponses liées à des conditions de navigation "mauvaises" (13%, contre 3% et 4% pour les ATM survenus respectivement en pêche ou en route). Lors de la survenue des ATM à la pêche, l'activité du marin accidenté est liée, dans plus d'un accident sur trois (37% des cas), à des opérations de pêche (filage, virage du train de pêche, conduite de treuils, ...). Les activités liées à la manutention des capture arrivent au deuxième rang des activités citées lors de la survenue d'un ATM (21%). C'est à la petite pêche et à la pêche au large que ces deux types d'activité sont les plus cités. Les activités liées à la maintenance caractérisent, par leur proportion, les ATM survenus à la grande pêche (41% des accidents y sont liés).

Compte tenu des effectifs observés, les enseignements portant sur les ATM à la conchyliculture sont d'ordre plus qualitatif.

Préconisations pour une connaissance statistique régionale des accidents du travail et des maladies professionnelles

La réalisation du bilan statistique a mis en évidence certaines limites, tant au plan de sa réalisation (accès aux données) que de l'interprétation des résultats produits. Ceci nous conduit à formuler des préconisations en vue de la reconduction d'un tel travail à l'avenir. Nous

proposons ici trois pistes qui seraient à discuter avec l'ensemble des acteurs. La première concerne les relations inter-institutionnelles dans la circulation et l'exploitation des données. La seconde piste porte sur les besoins de connaissance sur le contexte professionnel maritime à l'échelle régionale en vue d'une meilleure mise en perspective des statistiques sur les accidents du travail. La dernière piste revient sur la nécessité de sortir d'une approche seulement maritime concernant le secteur de la conchyliculture.

Complémentarités institutionnelles

L'exploitation statistique réalisée à partir des données du SSGM (Esculape) montre la diversité des tris croisés qu'il est possible de réaliser (moyennant un temps relativement important de mise en forme des données) en vue d'alimenter la connaissance statistique des accidents du travail maritime. Avec certaines limites, liées pour partie au caractère récent du dispositif informatique Esculape, et en ayant à l'esprit les difficultés qui ont pu être évoquées par des infirmiers et médecins des Gens de mer chargés de la saisie de informations, pouvoir disposer d'une extraction régionale des données Esculape pour la réalisation d'un bilan statistique régional nous semble une condition essentielle pour la reconduite régulière d'un bilan statistique régional sur les ATM en Bretagne.

Si les contextes institutionnels diffèrent, la question de la complémentarité d'un bilan statistique fondé sur les données du SSGM et du bilan régional produit par l'IMP dans le *Tableau de bord* réalisé chaque année en lien avec la Région Bretagne mérite d'être posée. Dans une démarche de mutualisation des connaissances et des expertises au plan régional, il paraîtrait utile de ne pas produire deux bilans statistiques, dont une partie des indicateurs est commune. Réfléchir à la complémentarité des institutions, tant au plan des données produites qu'à celui des données transmises – l'IMP est ainsi seul destinataire des données sur les maladies professionnelles maritimes en Bretagne – est une étape importante pour pérenniser une production de connaissance statistique régionale.

L'un des enjeux d'une meilleure concertation des différentes institutions productrices de données porte également sur l'usage de définitions communes. En dépit du caractère très administré du secteur maritime, nous nous sommes parfois heurtés à une hétérogénéité des définitions, qui n'ont pas facilité la réalisation du bilan statistique régional.

Les statistiques nationales sur les accidents du travail maritime ont intégré depuis le rapport statistique de l'année 2003 la notion d'équivalent temps plein (ETP). Cette notion

permet de calculer l'incidence des ATM, et ouvre ainsi la possibilité de comparer le taux de fréquence des accidents du travail d'une année sur l'autre, puisque les évolutions observées sont alors indépendantes des changements structurels du marché de l'emploi. Or, les données régionales sur l'emploi des marins ne sont pas toujours exprimées sous forme d'Equivalent Temps Plein (ETP) et lorsqu'elles le sont, la convention utilisée pour le calcul des ETP diffère de celle utilisée dans les statistiques nationales⁴⁰. Faute d'avoir pu disposer, pour ce bilan statistique, de données fiables sur le détail entre accidents du travail avec et sans arrêt de travail d'une part, et sur les effectifs employés exprimés en ETP d'autre part, nous n'avons pu procéder au calcul d'indices de fréquence (fondé sur les seuls accidents avec arrêt). Il serait souhaitable que les données Esculape puisse à l'avenir être davantage exploitables au sujet de l'arrêt de travail. Concernant les effectifs en ETP, il serait souhaitable qu'une même convention de calcul soit utilisée par les différentes institutions en charge de mener des travaux statistiques (que ceux-ci soient à l'échelle nationale ou régionale).

Autre élément de discussion concernant un découpage catégoriel, celui lié aux métiers pratiqués à la pêche. Les regroupements entre, d'un côté, les "engins actifs" (ou "arts traînants") et, de l'autre, les "engins passifs" (ou "arts dormants") semble cohérent dans une approche de prévention. Or, le classement de certaines activités dans un ensemble plus que dans l'autre peut parfois prêter à discussion. Ainsi, en nous référant aux définitions de l'Ifremer (voir encadré, p. 62), nous avons considéré la pratique de la senne ou de la bolinche comme relevant d'engins actifs (le bateau va au devant des poissons) alors qu'elle est classée comme art dormant dans d'autres études (Henry, 2010). Par ailleurs, les regroupements opérés dans les statistiques nationales "ligneurs caseyeurs" et "seneurs fileyeurs" mêlent engins actifs et passifs. Enfin, certains navires pratiquent une activité "polyvalente", c'est-à-dire qu'ils pratiquent "en alternance un art traînant (chalutage, dragage) et un art dormant (palangre, filet, casier, senne, etc.)" (Henry, 2010). Or, les variables Esculape ne permettent pas de nous renseigner sur cette polyvalence. Il serait utile de définir les regroupements les plus pertinents dans l'étude de l'accidentologie, ou tout au moins de partir des mêmes définitions.

⁴⁰ Le Bureau GM5 considère un ETP à partir de 360 journées travaillées par an ; l'IMP considère un ETP lorsqu'un marin a navigué plus de 6 mois dans l'année.

Cadrage régional

Si la répartition des métiers à la pêche par genre de navigation est une information par définition limitée, du fait de la pratique d'activités polyvalentes sur certains navires ou parce que des changements peuvent survenir au cours d'une année, elle serait néanmoins utile pour aller plus loin sur les enseignements fournis par l'analyse statistique. Les études produites par l'Observatoire du FAF Pêche et Cultures Marines fournissent une connaissance riche de l'emploi et des qualifications. Il serait parfois utile de pouvoir disposer de davantage de détails par genre de navigation (pour l'âge par exemple).

Pouvoir croiser les données de l'accidentologie avec des données de cadrage à l'échelle régionale n'est en outre pas toujours aisé du fait de "l'entrée" retenue pour définir ce qui relève du régional. Les données du SSGM portent en effet sur les accidents du travail survenus à des marins bretons (identifiés en Bretagne). Or, on peut supposer que tous ne naviguent pas sur des navires armés en Bretagne, mais les requêtes pour recouper la région d'identification des marins avec celle des navires s'avèreraient "*longues et complexes*" (dans un sens comme dans l'autre), d'après les Affaires maritimes. Si c'est le critère "entreprise" qui a été défini comme pertinent pour des approches de prévention lors de la réunion plénière du 22 octobre 2010, c'est par conséquent un critère impossible à retenir pour une extraction régionale des accidents du travail à partir de la base Esculape, telle qu'elle est alimentée actuellement. Intégrer un codage sur le quartier d'armement du navire lors de la survenue de l'accident pourrait être une proposition pour s'assurer de pouvoir travailler sur des extractions régionales plus fines à l'avenir. Ceci étant dit, l'analyse des accidents du travail maritime selon les caractéristiques des navires sur lesquels ils sont survenus (genre de navigation, métier pratiqué à la pêche) reste pertinente dans une démarche de prévention pour cibler les actions de prévention, le retour vers les données de cadrage permettant alors de rappeler le poids respectif des types de pêche les plus exposés.

Le secteur de la conchyliculture : les limites d'indicateurs construits en référence aux activités de pêche

Les spécificités du secteur de la conchyliculture nécessitent la prise en compte de deux sources statistiques, liées à deux contextes : le maritime, pour les travailleurs navigants rattachés à l'ENIM, et le secteur agricole, pour les salariés rattachés au régime de la MSA. Concernant la connaissance statistique des accidents du travail maritime à la conchyliculture, réfléchir à une version du QCATM mieux adaptée aux réalités du travail permettrait d'accéder

à une meilleure connaissance du contexte de survenue des accidents du travail. Cette nouvelle version du questionnaire pourrait d'ailleurs être mutualisée avec un questionnaire lié aux accidents du travail agricole, dans le cadre de la coopération inter institutionnelle qui existe déjà pour ce secteur (la MSA, l'ENIM, l'IMP, les Sections régionales conchylicoles nord et sud Bretagne et la région Bretagne coopèrent notamment pour produire la revue *Culture Prévention*).

Au plan statistique, le faible nombre d'accidents du travail maritime enregistré chaque année en Bretagne pourrait conduire à suivre l'exemple de l'IMP, qui propose un regard statistique sur les ATM à la conchyliculture en Bretagne pour plusieurs années cumulées⁴¹.

Enquête qualitative auprès des marins

La deuxième phase de l'étude prévoit la réalisation d'une enquête sociologique qualitative auprès des marins. L'objectif annoncé, toujours dans une perspective de connaissance partagée avec les acteurs de la prévention, est une meilleure connaissance des parcours de marins dont la santé se trouve altérée du fait de leur travail (accidentés du travail, personnes atteintes d'une maladie professionnelle, personnes reconnues inaptes à la navigation). Deux directions nous sembleraient intéressantes à prospecter, qui sont aussi des prolongements au diagnostic régional réalisé.

En amont de la "donnée" statistique : ce qui se joue autour de la reconnaissance

La première piste de prolongement viserait à dépasser les catégories statistiques fondées sur l'indemnisation et étudiées dans ce diagnostic pour s'interroger sur l'amont de la reconnaissance. Entre le droit et les usages du droit, on sait qu'il existe un éventail de situations autour de la reconnaissance des atteintes à la santé d'origine professionnelle, liés entre autres au degré de connaissance des dispositifs par les victimes, leurs ayant-droit ou leur médecin traitant, mais aussi aux variations existant dans l'interprétation de la loi qui peuvent s'observer auprès des personnels administratifs chargés de la qualification du risque. Différents travaux menés dans le secteur terrestre par des sociologues et des historiens ont

⁴¹ L'IMP, dans le *Tableau de bord 2008*, fonde ainsi son analyse statistique des ATM à la conchyliculture sur les 190 ATM enregistrés par l'IMP entre 2004 et 2008.

ainsi montré que la déclaration et la reconnaissance des accidents du travail et maladies professionnelles étaient des processus dans lesquels les rapports sociaux et les logiques institutionnelles jouaient un rôle majeur (not. Thébaud-Mony, 1991 ; Daubas-Letourneux, 2005 ; Muñoz, 2002 ; Hatzfeld, 2006). Ceci conduit à relativiser la notion d'automatisme de la prise en charge des accidents du travail et maladies professionnelles pourtant inscrite dans la loi.

Pouvoir interroger des marins sur la façon dont leur accident ou leur maladie professionnelle a été déclarée et sur les différentes étapes de la prise en charge institutionnelle pourrait apporter des éclairages sur ce qui se joue autour de la reconnaissance d'une maladie ou d'une blessure au titre des atteintes à la santé d'origine professionnelle dans le domaine maritime. Au plan institutionnel, le récent changement de circuit concernant la qualification du risque "accident du travail" et ses implications sur le travail des acteurs au sein des services anciennement (DML) et nouvellement (CLP ENIM) concernés pourraient être étudiés par la réalisation d'entretiens approfondis.

En aval de l'accident du travail ou de la maladie professionnelle : le devenir des victimes

La seconde piste, qui ferait écho aux problématiques soulevées par le Service social maritime, consisterait à poser la question des atteintes à la santé d'origine professionnelle dans la temporalité longue du parcours des marins. Sous cet angle du parcours professionnel, les liens entre santé et travail sont à explorer dans les deux sens : du travail vers la santé et de la santé vers le travail (Célérier, 2008). L'accident du travail ou la maladie professionnelle, par la fragilisation de la santé qu'ils entraînent, peuvent être appréhendés comme étant potentiellement des événements charnières dans le parcours professionnel des personnes. Le temps de reconstruction de la santé (processus de soins, séquelles éventuelles), les conditions de retour au travail et la question du maintien dans l'emploi sont des dimensions qui viennent questionner une autre forme d'invisibilité des atteintes à la santé liées au travail, celle de leur coût humain.

Références bibliographiques et documentaires

Andro M., 1993, *Recherche d'indicateurs pertinents sur la sécurité au travail dans la pêche maritime*, Laboratoire Sécurité et Conditions de Travail à la Pêche Maritime, Lorient.

Andro Marcel, 2003, "*Analyse des données sur les accidents du travail dans les activités maritimes de 1996 à 2001. Partie A, Les accidents à la pêche*", UBS, Laboratoire Ergonomie et Sécurité des Activités Maritimes. Etude effectuée pour le compte de l'Institut Maritime de Prévention.

Bureau de la santé et de la sécurité au travail maritime (GM5), *Rapport sur les accidents du travail maritime pour l'année 2008*, Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer.

Bureau de la santé et de la sécurité au travail maritime, *Les accidents du travail maritime – Rapport et statistiques 2007*, Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer.

Bureau de la santé et de la sécurité au travail maritime, *Accidents du travail maritime – Rapport et statistiques 2006*, Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables.

Bureau de la santé et de la sécurité au travail maritime, *Accidents et maladies professionnelles du travail maritime – Rapport et statistiques 2005*, Ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer.

Bureau de la santé et de la sécurité au travail maritime, *Accidents et maladies professionnelles du travail maritime – Rapport et statistiques 2004*, Ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer.

Célérier S., 2008, « Santé précaire au travail : quelques perspectives sociologiques », *Connaissance de l'emploi*, n°55.

Cereq, Centre d'études et de recherche sur les qualifications, 2002, "Avis de tempête sur le recrutement des marins pêcheurs". *Cereq Bref* n° 188, juillet-août 2002.

Cereq, Podevin G., 2002, *Le secteur des pêches maritimes. Contrat d'études prospectives*. Université de Rennes, mars 2002.

Chaumette P., 2009, "Accident du travail maritime, marin : comment les définir ? Cass. civ. 2è, 3 septembre 2009, n° 08-12732, El Harouat c/ ENIM", *Neptunus*, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 15, 2009/3.
<http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/cdmo/cdmo.php>

Chaumette P., 2007, "La reconnaissance de la maladie professionnelle maritime", communication aux *12èmes journées de la médecine des Gens de mer*, 29-30 mars 2007, Ministère de l'écologie et du développement durable, Paris.
http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/spipdgmt/pdf/chaumette_cle0b85e2.pdf

Daubas-Letourneux V., 2005, *Connaissance des accidents du travail et parcours d'accidentés. Regard sociologique sur les angles morts d'une question de santé publique*. Thèse de doctorat en sociologie, Université de Nantes.

Desrosières A., 2002, "La statistique entre le langage de la science et celui de l'action ou *Comment discuter l'indiscutable ?*", in *Correspondances*, bulletin scientifique de l'IRMC (Institut de recherche sur le Maghreb contemporain), Rabat, 2002.

Desrosières A., 1993, *La politique des grands nombres. Histoire de la raison statistique*, La Découverte.

Euzenat D., 2010, "L'exposition des salariés aux maladies professionnelles en 2007", *DARES Analyses*, Ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi et Ministère du travail, de la solidarité et de la Fonction publique, septembre 2010, n° 56.

Euzenat D., 2009, "L'exposition des salariés aux accidents du travail en 2007", *DARES Premières Synthèses, Premières Informations*, Ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi et Ministère du travail, de la solidarité et de la Fonction publique, décembre 2009, n° 50.2.

Ewald, 1986, *L'Etat providence*, Grasset.

FAF Pêche et Cultures Marines, 2009, "L'emploi à la pêche en 2008", *Observatoire prospectif des métiers et des qualifications de la pêche*, Note 2009/05.

FAF Pêche et Cultures Marines, 2010, *Etude action sur l'emploi-formation. Filière pêche et cultures marines*. Contrat d'objectif Filière Pêche et Cultures marines, Région Bretagne, SRC Bretagne Sud, Ministère de l'emploi et de la solidarité. Rapport final, juillet 2010

Hatzfeld N., 2006, "L'émergence des troubles musculo-squelettiques (1982-1996) : sensibilités de terrain, définitions d'experts et débats scientifiques", *Histoire et Mesure*, Vol. XXI, n°1, 2006.

Henry T., 2010, *L'accidentologie en Région Bretagne à bord des navires de pêche professionnels*, mise à jour au 18/01/10, communication au "Colloque sur la sécurité des navires de pêche", Saint-Malo – ENMM, 18/11/2009. Direction régionale des Affaires maritimes de Bretagne – DIRM-NAMO.

Hesse, 1998, "Le nouveau tarif des corps laborieux : la loi du 8 avril 1898 concernant les accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail", in LE CROM J.-P. (dir.), *Deux siècles de droit du travail. L'histoire par les lois*, Les Editions de l'Atelier, Points d'appui.

Institut Maritime de Prévention, *Statistiques des accidents du travail maritimes Bretagne – Pêche et conchyliculture – Année 2009*. Tableau de bord régional.

Institut Maritime de Prévention, *Statistiques des accidents du travail maritimes Bretagne – Pêche et conchyliculture – Année 2008*. Tableau de bord régional.

http://www.imp-orient.fr/evenements-colloques/rencontres-sur-la-dimension-humaine-de-la-securite-maritime/lorient_2009/

Institut Maritime de Prévention, *Statistiques des accidents du travail maritimes Bretagne – Pêche et conchyliculture – Année 2007*. Tableau de bord régional.

Jouffray J.-F., 2005, "Le régime de Sécurité sociale des marins & la prévention des risques professionnels", in Actes des journées d'études 2005 sur *La prévention des risques professionnels à la pêche*, Nantes, 17 et 18 mars 2005. Ed Observatoire des Droits des Marins – Maison des Sciences de l'Homme Ange-Guépin (275 p.).

Muñoz J, 2002, *L'accident du travail. De la prise en charge au processus de reconnaissance*, PUR.

Observatoire des Droit des Marins, 2005, *Actes des journées d'études 2005 sur La prévention des risques professionnels à la pêche*, Nantes, 17 et 18 mars 2005. Ed Observatoire des Droits des Marins – Maison des Sciences de l'Homme Ange-Guépin (275 p.).

Rollot et Feraud, 2007, "Le recueil des données concernant les accidents du travail maritime. Adaptation au système SEAT", communication aux *12ème Journée de la médecine des Gens de mer*, Paris, 29-30 mars 2007.

Schneider J. et Simon A., 2008, *La problématique du reclassement professionnel après inaptitude médicale et maintien dans l'emploi*. Note de synthèse à l'attention de Madame Marescaux, Médecin inspecteur à la Direction régionale du travail de Bretagne, 30/03/08.

Thébaud-Mony A., 1991, *La reconnaissance des maladies professionnelles. Acteurs et logiques sociales*. La Documentation Française, Paris.

Textes juridiques

Circulaire n° 25-1995 du 20 juillet 1995 relative à la mise en place d'un programme de "statistiques causes d'accidents du travail maritime" avec l'Institut maritime de prévention

Circulaire n° 2007-52 du 18 septembre 2007 relative au service du contrôle médical de l'Établissement national des invalides de la marine

Décret du 17 juin 1938 modifié relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins. Titre 8 : Dispositions concernant l'organisation et le régime financier de l'Établissement national des invalides de la marine

Décret no 99-542 du 28 juin 1999 modifiant le décret du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins en ce qui concerne la prise en charge des prestations de l'assurance accident et de l'assurance maladie

ANNEXES

Annexe I	Présentation des acteurs institutionnels
Annexe II	Formulaire ENIM CGP 102, rapport de blessure, maladie ou décès
Annexe III	Instruction ENIM n°11 du 29 octobre 2010 relative à la qualification du risque (ATM – MCH – MHN)
Annexe IV	Formulaire ENIM CGP 103, demande de reconnaissance de maladie professionnelle
Annexe V	Fenêtre de saisie "nouvel accident du travail maritime" dans l'application Esculape du SSGM
Annexe VI	Instruction ENIM n°12 du 29 octobre 2010 relative au rapport de blessure, maladie ou décès (CGP 102)
Annexe VII	Questionnaire sur les circonstances des accidents du travail maritime (QCATM) – Pêche maritime et conchyliculture
Annexe VIII	Circulaire n° 25-1995 du 20 juillet 1995 relative à la mise en place d'un programme de "statistiques causes d'accidents du travail maritime" avec l'Institut maritime de prévention
Annexe IX	Emploi marins par genre de navigation et par quartier en Bretagne au 31/12/08.

ANNEXE I

Principales institutions mentionnées dans l'étude

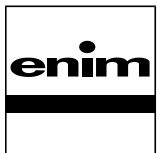
<i>échelon</i>	Affaires maritimes SSGM, Service de santé des Gens de mer		Travail	ENIM Régime spécial de Sécurité sociale des marins	Institut maritime de prévention
<i>Central</i>	Ministère chargé de la Mer Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer Direction des Affaires maritimes Bureau de la santé et de la sécurité au travail maritime (GM5) → médecin chef du SSGM : "Il a en charge l'évolution de la réglementation et l'établissement du rapport annuel sur les accidents du travail et les maladies professionnelles dans le milieu maritime		Ministère chargé du travail	ENIM , Etablissement national des invalides de la marine Etablissement public administratif L'Enim- est le régime de sécurité sociale commun à tous les navigants professionnels du commerce, de la pêche et de la plaisance. Ses services centraux et l'agence comptable sont situés à Paris. Il dispose de trois centres de liquidation des prestations maladie (CLP) à Saint-Malo, Lorient, Bordeaux, d'un centre national de liquidation des rôles d'équipage (CNLRE) à Saint-Malo, d'un centre des pensions (CDP) et d'un centre national des archives (CNA) à Paimpol.	Créé en 1992 sous l'égide du Ministère chargé de la mer, de l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM), des organisations nationales représentatives des pêches maritimes et des élevages marins, de la conchyliculture et des transports maritimes, l'Institut Maritime de Prévention est un organisme national à but non lucratif, qui assure une mission de prévention des risques professionnels maritimes et d'amélioration des conditions de vie et de travail au profit des gens de mer.
<i>Régional / interrégional</i>	DIRM NAMO Direction Interrégionale de la Mer Nord Atlantique-Manche Ouest	SSGM Médecin chef régional rattaché à la DIRM	DIRECCTE , Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi Services d'inspection du travail fusionnés		
<i>Infra régional</i>	DDTM, Direction départementale des territoires et de la mer DML , délégation à la mer et au littoral	médecins des Gens de mer et infirmiers des Gens de mer : équipes médicales réparties sur le littoral dans les services déconcentrés des affaires maritimes.			

<http://www.developpement-durable.gouv.fr>

<http://www.travail-emploi-sante.gouv.fr>

<http://www.enim.eu>

<http://www.imp-lorient.fr>



RAPPORT DE BLESSURE, MALADIE OU DÉCÈS

- Articles 9 et 22 du décret du 17 Juin 1938 modifié -



JE SOUSSIGNÉ (1)

EMBARQUÉ SUR (2)

ARMÉ À SOUS LE N° D'IMMATRICULATION | | | | | | | | | |

CERTIFIE EXACTS LES FAITS CI-APRÈS CONCERNANT M.....

IDENTIFIÉ SOUS LE N° | | | | | | | | | | PORTÉ SUR LE RÔLE D'ÉQUIPAGE EN QUALITÉ DE

1° LIEU (3) DATE | | | | | | | | | |

2° SERVICE MÉDICAL SUR LEQUEL L'INTÉRESSÉ A ÉTÉ DIRIGÉ À SON DÉBARQUEMENT

INDIQUER LA DATE DE CE DÉBARQUEMENT | | | | | | | | | |

EN CAS DE DÉCÈS À BORD, INDIQUER LA DATE DU DÉCÈS | | | | | | | | | |

3° NOM DU MÉDECIN OU DE L'ÉTABLISSEMENT QUI A SOIGNÉ L'INTÉRESSÉ

4° DIAGNOSTIC MÉDICAL (UN CERTIFICAT MÉDICAL DÉCRIVANT L'ÉTAT DE SANTÉ DU MARIN DOIT ÊTRE JOINT SOUS PLI CONFIDENTIEL)

5° INDIQUER LES TROUBLES QU'A PU PRÉSENTER LE MALADE DEPUIS SON EMBARQUEMENT ET LES ÉVÉNEMENTS OU FAITS DE SERVICE QUI ONT PU OCCASIONNER OU AGGRAVER LA MALADIE - EN CAS DE BLESSURE RELATER EN DÉTAIL LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT (4)

6° NOM, PRÉNOMS ET FONCTION DES TÉMOINS DANS LE CAS D'ACCIDENT ET DE CONTAMINATION

EN FOI DE QUOI, J'AI RÉDIGÉ LE PRÉSENT RAPPORT (5) À

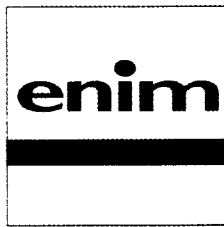
le | | | | | | | | | |

VU PAR (6)

À le | | | | | | | | | |

Signature et cachet

(1) Nom, prénoms, qualité (capitaine, patron, employeur ou son représentant ou autorité qui rédige le rapport).
(2) S'il s'agit d'un navire faisant partie d'une flottille, préciser si l'armateur est exonéré des obligations prévues par l'article 79 - 1er alinéa - de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime.
(3) Si c'est à bord, indiquer le point ou le port où se trouvait le navire.
(4) Important : ce paragraphe permet d'imputer ou non au service l'affection en cause et réserve les droits à pension du malade ou de sa famille. A remplir avec soin, même si la maladie paraît bénigne.
N'omettre aucun détail utile (par ex : fatigues exceptionnelles, incidents de mer, circonstances atmosphériques, alimentation, existence d'une épidémie, ou possibilité de contagion).
(5) Destinataires : 1er exemplaire, quartier de rattachement ; 2e, rôle d'équipage ; 3e, intéressé ; 4e, armateur.
(6) Désignation de l'autorité maritime ou consulaire.



**établissement
national des
invalides de
la marine**

**SECURITE SOCIALE
DES MARINS**

*Sous-direction de la sécurité sociale
des marins*

*Bureau de la caisse générale
de prévoyance (SSM2)*

INSTRUCTION ENIM N° 11 du 29 octobre 2010

RELATIVE A LA QUALIFICATION DU RISQUE (ATM – MCN – MHN)

Références :	Décret du 17 juin 1938 modifié Décret n° 2010-1009 du 30 août 2010, article 17 Convention MEDDM / ENIM, article 3 et annexe 2 chapitre 3
Mots clés :	Qualification – ATM – MCN – MHN
Diffusion :	NAIADE - INTERNET

Objet de la procédure

La procédure de qualification initiale du risque permet de déterminer la branche d'assurance dans laquelle les prestations seront prises en charge par l'ENIM.

Définition des branches d'assurance

L'accident du travail maritime (ATM)

L'accident professionnel s'entend d'un événement imprévisible et soudain survenu au cours ou à l'occasion du travail afférent au métier de marin et entraînant, pour la victime, soit une incapacité de travail temporaire ou définitive, soit la nécessité de soins médicaux, soit les deux.

La maladie professionnelle (MP)

La maladie professionnelle est une maladie qui a pour origine les conditions de travail. Se reporter à l'instruction relative au traitement des dossiers avec présomption de maladie professionnelle.

La maladie cours navigation (MCN)

En l'absence de textes propres à l'ENIM définissant la MCN, on considère par analogie à l'article 79 du code du travail maritime (CTM) que toute maladie survenue pendant l'embarquement du marin après que le navire a quitté le port constitue une MCN.

Il existe des exceptions à cette règle :

- les maladies chroniques ;
- les maladies n'entraînant pas le débarquement du marin.

La maladie hors navigation (MHN)

La MHN est définie quand ce n'est pas de l'ATM ou de la MP ni de la MCN.

Services intervenant dans la procédure

- le service de l'Etat chargé de la mer (ou consulat en cas de débarquement dans un port étranger) ;
- le médecin conseil de la caisse ;
- le bureau de la caisse générale de prévoyance -SSM2
- le centre de liquidation des prestations de l'ENIM concerné (CLP).

Préambule à la procédure :

- L'avis médical nécessaire à la qualification d'un risque s'impose à l'ENIM. Cet avis médical porte sur le caractère professionnel ou non de l'accident ou de la maladie ainsi que sur la date de fin de la phase aiguë d'une maladie chronique survenant en cours d'embarquement.
- Les certificats médicaux d'accident de travail doivent être déposés dans les plus brefs délais par l'assuré auprès du service de l'Etat chargé de la mer pour l'arrêt initial et adressés directement au centre de liquidation des prestations (CLP) concerné pour les prolongations.
- Les certificats médicaux d'avis d'arrêt de travail en maladie (volets 1 et 2) doivent être adressés immédiatement, sous pli confidentiel, au médecin conseil auprès du CLP concerné.
 - Le volet 1 est couvert par le secret médical, **le médecin conseil en est le seul et unique destinataire.**
 - Le volet 2 est visé par le médecin conseil et transmis au CLP pour liquidation.

Point de départ de la procédure

Le point de départ de la procédure est le dépôt au service de l'Etat chargé de la mer du rapport détaillé CGP 102 (RD - voir l'instruction relative au rapport de blessure, maladie ou décès).

Rôle du service de l'Etat chargé de la mer

- Il vérifie la matérialité des faits :
 - en cas de doute sur la matérialité des faits, il recueille les témoignages, les rapports de mer, de gendarmerie ou de police, le rapport de l'inspecteur du travail, convoque l'assuré pour qu'il lui précise les circonstances de l'évènement.
 - en cas de doute sur la distinction entre un accident de travail et une maladie ou sur l'imputabilité des lésions à un accident ou une maladie déclarée, le service chargé des affaires maritimes de contact saisit le médecin conseil de l'ENIM.
- Il propose sur le CGP102 :
 - la branche d'assurance (ATM, MCN, MHN) ;
 - la catégorie de classement ;
 - le genre de navigation ;
 - l'application ou non de l'article 79 du CTM ;
 - l'attribution ou non de l'indemnité de nourriture (remorquage ou cas général) ;

- Il y indique :
 - la date du débarquement ;
 - la date d'établissement du rapport détaillé ;
- Il y appose son cachet et son visa ;
- Il conserve une copie du rapport détaillé ;
- Il en adresse une copie au service de santé des gens de mer (SSGM) pour information.

- Il rédige une proposition de décision administrative de qualification du risque retenu avec les délais et voies de recours. Les modèles sont disponibles sur le site intranet de l'ENIM, "NAIADE", rubrique Formulaire.

En cas de besoin, le service de l'Etat chargé de la mer ajoute une note d'analyse (commentaire de présentation du dossier).

- Il délivre le cas échéant (en cas de soins à prendre en charge) la feuille d'accident du travail maritime ou de maladie professionnelle (imprimé CGP 111).

- Il transmet :
 - au CLP concerné.
 - un exemplaire de l'imprimé CGP 102 (dans le cas d'ATM ou de MCN).
 - la proposition de décision administrative de qualification du risque.
 - au médecin conseil de l'ENIM **sous pli confidentiel**.
 - le certificat médical original d'arrêt de travail.

En cas de doute sur le risque à retenir

Le service de l'Etat chargé de la mer sollicite l'avis du bureau SSM2.

Points signalés

Cas de débarquement à l'étranger

Le service de l'Etat chargé de la mer assure l'intégralité de la procédure de qualification.

Le service de contact est le consulat.

Cas de l'accident de trajet

Pour le traitement particulier des accidents de trajet, se reporter à l'instruction relative à l'accident de trajet, qualification initiale du risque en ATM.

Cas de l'infarctus du myocarde

L'infarctus du myocarde est soumis à une procédure particulière : le service de l'Etat chargé de la mer, après avoir vérifié la réalité de l'embarquement et avoir saisi le médecin conseil de l'ENIM, transmet le dossier au bureau SSM2, pour saisine du service du contrôle médical de l'ENIM, consultation éventuelle du conseil de santé et décision de qualification du risque.

Cas de la maladie chronique

L'avis médical nécessaire à la déclaration du caractère chronique d'une maladie relève de l'avis du médecin conseil de l'ENIM qui sera saisi immédiatement. En plus du caractère chronique de la maladie, il précisera la date de fin de la phase aiguë survenue en cours d'embarquement, date à prendre en compte pour la fin immédiate de la prise en charge par l'armateur des soins et des salaires du marin.

Situation litigieuse ou contestation par le marin ou l'armateur

Si le litige ou la contestation est porté en premier lieu devant le service de l'Etat chargé de la mer, ce dernier recueille tous les éléments nécessaires et les transmet aussitôt au CLP qui a pris la décision de qualification.

Si le litige arrive en premier lieu devant le CLP qui a pris la décision, celui-ci recueille tous les éléments nécessaires, avec l'appui du service de l'Etat chargé de la mer si besoin, demande l'avis du médecin conseil de l'ENIM le cas échéant, puis maintient la décision de qualification du risque ou la modifie. Dans tous les cas, une réponse positive ou négative doit être notifiée à la partie contestant la qualification initiale et, en tout état de cause, copie en est adressée au service de l'Etat chargé de la mer, à l'armateur, au marin, au bureau SSM2.

Si la situation litigieuse est complexe, le CLP peut saisir le bureau SSM2 pour analyse et décision finale.

Rôle des services de l'ENIM

Le CLP concerné

- Prend la décision de qualification du risque après avoir vérifié les éléments du dossier ;
- Notifie la décision
 - à l'assuré ;
 - copie à l'armateur ;
 - copie au service de l'Etat chargé de la mer.
- Saisit le service du contrôle médical de l'ENIM en cas de doute sur le caractère professionnel de l'accident ou de la maladie.

En cas de doute sur la qualification initiale proposée par le service de l'Etat chargé de la mer, le CLP peut être amené à prendre le marin en MHN à titre provisionnel dans l'attente d'une décision définitive de qualification du risque.

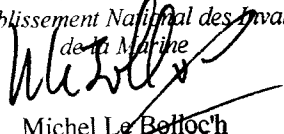
Requalification

L'ENIM peut toujours revenir sur une décision et requalifier le risque au vu d'éléments nouveaux ou d'un nouvel avis du médecin conseil.

Il en tient informé l'assuré, l'armateur et le service de l'Etat chargé de la mer.

Cas des rechutes

Elles sont de la compétence unique de l'ENIM.

Le Directeur
de l'Établissement National des Invalides
de la Marine

Michel Le Belloc'h



établissement national des invalides de la marine

SECURITE SOCIALE DES MARINS



N° 11506*01

DEMANDE DE RECONNAISSANCE DE MALADIE PROFESSIONNELLE

Décret du 17 juin 1938 modifié

DEMANDE À ÉTABLIR EN DEUX EXEMPLAIRES, LE DÉCLARANT EN CONSERVE UN



PREMIÈRE DEMANDE [] OUI [] NON SI NON, DATE DE LA 1ÈRE DEMANDE | | | | | | | | | |

IDENTITÉ DE LA VICTIME

NOM DE NAISSANCE ET PRÉNOMS
NOM D'USAGE
N° DE SÉCURITÉ SOCIALE | | | | | | | | | |
N° D'IDENTIFICATION | | | | | | | | | |
ADRESSE
CODE POSTAL | | | | |
COMMUNE..... PAYS.....

NATURE DE LA MALADIE

LE SOUSSIGNÉ DÉCLARE [] ÊTRE ATTEINT [] QUE LA VICTIME EST ATTEINTE
DE
DATE DE LA 1ÈRE CONSTATATION MÉDICALE
OU ÉVENTUELLEMENT DE L'ARRÊT DE TRAVAIL | | | | | | | | | |

DERNIER EMPLOYEUR DE LA VICTIME (POUR LES SALARIÉS)

NOM, PRÉNOM OU RAISON SOCIALE
ADRESSE
CODE POSTAL | | | | |
COMMUNE..... PAYS.....
N° TÉLÉPHONE (FACULTATIF) | | | | | | | | | |

DURÉE DE L'EXPOSITION

Table with 4 columns: NOM ET ADRESSE DES EMPLOYEURS, DU, PÉRIODES, AU, FONCTION OCCUPÉE. Multiple rows of dotted lines for data entry.

DÉCLARANT (SI AUTRE QUE LA VICTIME)

NOM DE NAISSANCE ET PRÉNOMS
NOM D'USAGE
DATE DE NAISSANCE | | | | | | | | | | LIEN DE PARENTÉ
ADRESSE
CODE POSTAL | | | | |
COMMUNE..... PAYS.....

FAIT À SIGNATURE
LE | | | | | | | | | |

- ECG
- Aptitude
- Accident du travail**
- Arrêt de travail
- CMLA/CMNA/CSS
- Archives
- Spirometrie
- Risques
- Antécédents

Statistiques

- Aptitudes
- CMLA/CMNA
- Examens complémentaires
- ATM

Administration

- Gérer tables de codification
- Codifier/Corriger ATM
- Administrer archives
- Gérer espace mémoire des archives

Employeur : COIC LAURENT

Activité économique de l'entreprise : ...

Taille de l'entreprise : ...

Statut professionnel : ...

Profession : ...

Poste de travail : ...

Date de l'accident* : [input] [calendar icon]

Heure de l'accident (heure:minute) : [input]

Date de début de l'AT : [input] [calendar icon]

Localisation géographique de l'ATM : ...

Position du navire : ...

Conditions de navigation : ...

Occupation au moment de l'accident : ...

Nature de la blessure : ...

Localisation de la blessure : ...

Code OMS : [input] [magnifying glass icon]

Libellé du code OMS : [input]

Date de fin de l'AT : [input] [calendar icon]

Nb de jours AT : [input]

Arrêt calculé
 Arrêt supérieur à 182 jours
 Accidenté décédé

Description de l'AT :

Codage GM4 : [input]



Utilisateur : Arnaud BAUCHET
Profil : DIGTM/DAM/SSGM
SSGM : PARIS
Date : 30/03/2010
Heure : 14h33

Déconnexion

Identite
Rechercher administré
Identification

Dossier Médical
Biométrie
Biologie
Vaccin/dentition/radio
ECG
Aptitude
Accident du travail
Arrêt de travail
CMLA/CMNA/CSS
Archives
Spirometrie
Risques
Antécédents

Statistiques
Aptitudes
CMLA/CMNA
Examens complémentaires
ATM

Administration
Gérer tables de codification
Codifier/Corriger ATM
Administrer archives
Gérer espace mémoire des archives

Liste ATM > Ajouter un accident du travail

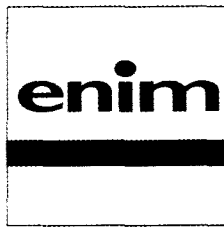
v2.2.2a PRODUCTION

Ajouter un ATM

N° identification administré : 19671113 Nom : LE GUEN Prénom : DANIEL JOSEPH

Etat ATM : Ouvert
N° navire : 642406
Nom du navire : LESK NE DA LAR
Genre de navigation : PP-PETITE PECHE
Taille du navire : ...
Activité du navire : ...
Type du navire : NAVIRE POLYVALENT
Employeur : COIC LAURENT
Activité économique de l'entreprise : ...
Taille de l'entreprise : ...
Statut professionnel : ...
Profession : ...
Poste de travail : ...

Date de l'accident* :
Heure de l'accident (heure:minute) :
Date de début de l'AT :
Localisation géographique de l'ATM :
Position du navire :
Conditions de navigation :
Occupation au moment de l'accident :
Nature de la blessure :
Localisation de la blessure :
Code OMS :
Libellé du code OMS :



établissement
national des
invalides de
la marine

SECURITE SOCIALE
DES MARINS

*Sous-direction de la sécurité sociale
des marins*

*Bureau de la caisse générale
de prévoyance (SSM2)*

INSTRUCTION ENIM N° 12 du 29 octobre 2010

RELATIVE AU RAPPORT DE BLESSURE, MALADIE OU DECES (CGP 102)

Références :	Décret du 17 juin 1938 modifié, articles 9 et 22 Décret n° 2010-1009 du 30 août 2010, article 17 Convention MEDDM / ENIM, article 3 et annexe 2 chapitre 3
Mots clés :	Rapport détaillé - ATM – MCN
Diffusion :	NAIADE - INTERNET

Le rapport de blessure, maladie ou décès, appelé communément rapport détaillé d'accident ou de maladie, est établi sur un formulaire administratif de déclaration et de description des circonstances dans lesquelles un accident ou une maladie sont survenus à un marin.

Le rapport détaillé permet au service de l'Etat chargé de la mer :

- de proposer la qualification du risque de prise en charge (ATM – MCN – MHN) ;
- de déterminer si l'armateur doit ou non prendre en charge le marin accidenté ou malade au titre de l'article 79 du code du travail maritime.

Il peut conditionner l'attribution d'une pension d'invalidité accident, la reconnaissance de la chronicité d'une maladie en cours de navigation, le caractère de rechute d'un futur arrêt de travail.

Etablissement du rapport détaillé

Cas général

- L'employeur de la victime ou son représentant (patron, capitaine) remplit le rapport détaillé immédiatement après l'événement.
- La déclaration d'un accident du travail ou d'une maladie survenus en cours de navigation est obligatoire (articles 9 et 22 du décret du 17 juin 1938 modifié).
- Le rapport détaillé doit être remis à l'autorité maritime ou consulaire du lieu de travail, du lieu de mouillage ou du premier port où aborde le navire.

Cas particuliers

Disparition en mer

Dans le cas d'un marin seul à bord et disparu, l'établissement du rapport détaillé incombe à l'armateur s'il en existe un. Sinon, tout document susceptible d'apporter la preuve de l'événement sera accepté (procès verbal de disparition en mer par exemple).

L'armateur n'a pas établi de rapport détaillé

La victime ou ses ayants droit disposent d'un délai de 2 ans pour déclarer l'accident ou l'événement (articles 61-1 et 61-2 du décret du 17 juin 1938 modifié).

Services intervenant dans la procédure

- le service de l'Etat chargé de la mer (ou consulat en cas de débarquement dans un port étranger) ;
- le médecin conseil de la caisse ;
- le centre de liquidation des prestations de l'ENIM concerné (CLP) ;
- L'institut maritime de prévention.

Règles d'établissement du rapport détaillé

Le rapport détaillé est remis au service de l'Etat chargé de la mer.

Il est accompagné, même si l'événement n'a pas donné lieu à un arrêt de travail, d'un certificat médical confidentiel destiné au médecin conseil du CLP compétent. Le médecin conseil l'exploite pour établir le lien entre les soins postérieurs et l'événement relaté dans ce CGP 102.

Exploitation du rapport détaillé par le service de l'Etat chargé de la mer

- Il vérifie la rédaction du rapport détaillé : toutes les rubriques doivent être remplies d'une façon détaillée, notamment le point n°5.
- Si le rapport détaillé est incomplet, le service de l'Etat chargé de la mer demande à l'armateur, au capitaine ou au patron d'établir immédiatement un rapport complémentaire indiquant tous les détails utiles pour apprécier la situation du marin.
- Il propose sur le CGP102 :
 - la branche d'assurance (ATM, MCN, MHN) ;
- Il y indique :
 - la catégorie de classement du marin ;
 - le genre de navigation ;
 - l'application ou non de l'article 79 du CTM ;
 - l'attribution ou non de l'indemnité de nourriture (remorquage ou cas général).
 - la date du débarquement ;
 - la date d'établissement du rapport détaillé.
- Il y appose son cachet et son visa ;
- Il conserve une copie du RD ;
- Il en adresse une copie au service de santé des gens de mer (SSGM) pour information.

Il en adresse un exemplaire :

- A l'assuré,
- A l'employeur,
- Au CLP compétent.

Transmission du rapport détaillé au CLP compétent

Le service de l'Etat chargé de la mer transmet dans les meilleurs délais le rapport détaillé au CLP compétent.

Il précise si :

- L'accident professionnel ou la maladie en cours de navigation a entraîné la prescription ou non d'un arrêt de travail. L'absence d'arrêt de travail n'exonère pas l'armateur de la prise en charge des prestations au titre de l'article 79 du code du travail maritime s'il y a lieu.
- Il y a ou non un certificat médical (dans le cas où ce certificat serait fourni avec retard au service de l'Etat chargé de la mer).
- Les pièces complémentaires nécessaires sont présentes ou non (cas des accidents de trajet, agressions). Ces pièces complémentaires doivent être transmises dès que possible au CLP compétent.

Questionnaire « circonstances de l'accident du travail maritime » joint au rapport détaillé (*Circulaire N°25-1995 Du 20/07/1995 relative à la mise en place d'un programme de "statistiques causes d'accidents du travail maritime" avec l'Institut maritime de prévention*)

Dans le cadre du programme de statistiques sur les causes génératrices des accidents du travail maritime élaboré par l'ENIM, le service de santé des gens de mer et l'institut maritime de prévention, un questionnaire « circonstances des accidents du travail maritimes : ATM commerce ou ATM pêche » doit être rempli en complément de l'imprimé CGP 102.

- Il est obligatoire pour tout ATM ;
- Il doit être rempli par le chef de bord, le patron, le capitaine ou l'employeur ;
- Il doit être remis avec le CGP 102 au service de l'Etat chargé de la mer.

Le service de l'Etat chargé de la mer:

- Vérifie le remplissage du questionnaire et le fait compléter si besoin est ;
- Porte les deux lettres indicatives de référence du service (pour Lorient = LO)
- Le transmet au médecin des gens de mer.

Le médecin des gens de mer y apporte toutes les informations supplémentaires adéquates et l'adresse à l'institut maritime de prévention.

Points signalés

Marin exerçant ses fonctions à terre

La rédaction du rapport détaillé incombe dans ce cas à l'employeur ou à son préposé.

Contrôle du CGP 102

Le contrôle du CGP 102 par le service de l'Etat chargé de la mer est très important. Il permet d'éviter les aller retour inutiles dans la transmission du dossier ainsi que des erreurs dans la branche d'assurance à retenir (ATM – MCN – MHN) comme dans l'application ou non de l'article 79 du code du travail maritime.

Rechute d'accident du travail maritime

Le rapport détaillé initial ainsi que le certificat médical initial sont indispensables en cas de rechute.

Absence de CGP 102 et demande de prise en charge en ATM par le marin

Le service de l'Etat chargé de la mer doit dans ce cas diligenter une enquête :

- Recueillir les déclarations de la victime
- Les faire authentifier si possible par un procès verbal de gendarmerie
- Recueillir des témoignages et les authentifier
- Recueillir des éléments de faits susceptibles de confirmer les témoignages et les déclarations de la victime
- Recueillir l'avis du médecin des gens de mer pour déterminer la réalité de l'imputabilité des lésions physiques déclarées par le marin
- Recueillir au besoin le rapport de l'inspecteur du travail maritime.

Négligence de l'employeur

Si le caractère tardif de la déclaration résulte de la négligence de l'employeur ou de son représentant, il appartient aux tribunaux d'apprécier cette négligence et de la sanctionner.

Le Directeur
de l'Établissement National des Invalides
de la Marine


Michel Le Bolloch

feuillet statistique à joindre obligatoirement à la déclaration d'accident (imprimé CGP 102)

Remplir ou cocher les cases. Ne cocher qu'une case par groupe de questions.

A. Date de l'accident : B. Heure : C. Age du marin :

D. N° immatriculation du marin : E. N° immatriculation du navire :

F. Catégorie de personnel

- 1 pont
 2 machine
 3 service général
 4 autre

G. Nature de l'accident

- 1 avec arrêt de travail
 2 sans arrêt de travail

H. Lieu de l'accident

- 1 trajet domicile-lieu de travail
 2 sur le quai ou l'estran
 3 à bord du navire
 4 à bord d'une annexe
 5 atelier, local (à terre)
 6 autre

I. Position du navire

- 1 à quai
 2 en route
 3 en pêche
 4 autre

J. Métier pratiqué**pêche :**

- 1 chalut
 2 drague
 3 filet
 4 casier
 5 ligne, palangre
 6 senne
 7 autre pêche

conchyliculture :

- 8 ostréiculture
 9 mytiliculture
 10 autre conchyliculture

plongée :

- 11 avec appareil
 12 sans appareil

K. Genre de navigation

- 1 grande pêche
 2 pêche au large
 3 pêche côtière
 4 petite pêche
 5 conchyliculture petite pêche

L. Longueur du navire

- 1 moins de 12 mètres
 2 de 12 à moins de 16 mètres
 3 de 16 à moins de 25 mètres
 4 de 25 à moins de 38 mètres
 5 38 mètres et plus

M. Conditions de navigation

(état de la mer, circonstances atmosphériques)

- 1 bonnes
 2 acceptables
 3 mauvaises

N. Occupation du blessé au moment de l'accident

- 1 embarquement, débarquement
 2 quart passerelle
 3 quart machine
 4 préparation du train de pêche
 5 filer (train de pêche)
 6 virer (train de pêche)
 7 travail, manutention des captures
 8 maintenance (pont, machine)
 9 travaux en cuisine
 10 accostage, appareillage
 11 repos
 12 autre

O. Genre d'accident

- 1 chute de hauteur à bord
 2 chute de plain-pied
 3 chute par-dessus bord
 4 heurt avec un obstacle fixe
 5 frappé, entraîné, coincé par...
 6 coupé, piqué par ...
 7 effort excessif, faux mouvement
 8 flamme, incendie, explosion
 9 gelure ou brûlure (solide, liquide, gaz chaud, ...)
 10 choc électrique
 11 accident de plongée
 12 autre

P. Élément matériel impliqué

- 1 mouvement du navire
 2 paquet de mer
 3 engin de pêche
 4 panneau de chalut
 5 câble de traction, aussière, ...
 6 engin de traction* et de levage
 7 machine à travailler le poisson
 8 couteau, outil à main
 9 poisson, coquillage, ...
 10 panier, caisse, conteneur, ...
 11 appareil en salle des machines
 12 chariot, transpalette, ...
 13 convoyeur (à bande, à rouleaux, ...), monte-charges
 14 autre

Q. Conséquences de l'accident

- 1 décès
 2 noyade suite à naufrage
 3 noyade par chute à la mer
 4 intoxication, asphyxie
 5 brûlure, gelure
 6 amputation
 7 fracture, luxation
 8 entorse, atteinte tendineuse
 9 atteinte musculaire, contusion
 10 mal au dos
 11 plaie
 12 autre

R. Siège des lésions

- 1 crâne, face, cou
 2 yeux
 3 main, doigt
 4 épaule, membre supérieur, poignet
 5 tronc, abdomen
 6 membre inférieur, bassin, cheville
 7 pied
 8 sièges multiples
 9 autre

* treuil, enrouleur, vire-filets, vire-casiers, guindeau, cabestan

partie réservée à l'administration

S

MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'ÉQUIPEMENT ET DES
TRANSPORTS

CIRCULAIRE N° 25-1995 DU 20 JUILLET 1995

relative à la mise en place d'un programme de "statistiques causes d'accidents du travail maritime" avec l'Institut maritime de prévention.

Pièce(s) jointe(s) : Deux questionnaires.

L'Établissement national des Invalides de la Marine (ENIM), en accord avec le service de santé des Gens de mer (SSGM), a chargé l'Institut maritime de prévention (IMP), en complément des actions qui portent sur les effets des accidents, d'élaborer un programme de saisie des causes immédiates des accidents du travail maritime, dit programme "statistiques des accidents du travail maritime". Vous trouverez ci-joint deux questionnaires, l'un pour le commerce et la navigation portuaire, l'autre pour la pêche et les cultures marines, destinés à cerner avec le plus de précision possible les causes génératrices d'accidents du travail et les sièges des lésions, suivant l'activité réelle exercée au moment des faits.

Ces imprimés se substituent, **dès le premier septembre prochain**, aux anciens imprimés, de couleur verte, utilisés antérieurement pour les enquêtes de type communautaire.

Ces questionnaires doivent être remplis par le chef de bord, patron ou capitaine de navire et, à défaut, par l'employeur s'il est distinct. En complément de l'imprimé déclaratif CGP 102, ils devront être **remis obligatoirement** avec celui-ci, au quartier de contact des marins concernés.

Ces nouveaux questionnaires ne visent que les accidents provoqués par un "événement imprévisible et soudain" résultant d'un fait "extérieur" aux marins. Les autres lésions de l'organisme, survenues au temps et au lieu de travail pour lesquelles le risque accident ne peut être apprécié que sur avis ultérieur du Conseil supérieur de santé, n'entrent pas dans ce recensement.

1. CIRCULATION.

Le service du quartier des Affaires maritimes qui reçoit les déclarations d'accidents (CGP 102) vérifiera si le questionnaire *ad hoc* a été correctement rempli et veillera à le faire compléter si besoin est. Il le numérottera dans la case en bas à droite réservée à l'administration (N1) et le transmettra au médecin des Gens de mer localement en charge. Ce médecin enverra chaque trimestre à l'IMP les données ainsi colligées.

2. EXPLOITATION.

L'IMP est chargé du traitement des données et s'assure du bon fonctionnement en amont de ce dispositif, collecte, transit et qualité des données. Il éditera un tableau de bord semestriel puis un rapport annuel, après avoir reçu toutes informations complémentaires du SSGM, du CAAM et des directions centrales.

Le rapport annuel est destiné aux directions centrales intéressées, aux directions régionales des affaires maritimes, au SSGM, au CAAM, au Centre d'instruction et de documentation administrative maritime, aux fédérations d'armateurs et de marins et aux organismes professionnels nationaux. Une synthèse nationale et les données complètes, relatives à leur circonscription maritime, seront adressées aux quartiers, aux centres de sécurité des navires et aux médecins des Gens de mer. **Il est important que les quartiers relayent cette information vers les structures professionnelles locales, de pêche, de conchyliculture ou de commerce.**

3. SENSIBILISATION ET INFORMATION.

L'ENIM envisage de lancer une campagne de sensibilisation et d'information par voie de presse, courant septembre 1995; de son côté, l'IMP se charge de sensibiliser et d'informer les professionnels et les services extérieurs des affaires maritimes sur l'importance de l'opération de saisie ainsi élaborée en coopération avec tous les services de l'administration de la mer. Une plaquette sera éditée et diffusée par l'IMP aux personnels des services extérieurs des affaires maritimes, aux professionnels et aux écoles de formation professionnelle maritime: elle fera apparaître l'urgence de disposer d'indicateurs statistiques pertinents sur la survenue des ATM et fournira des informations complémentaires sur la façon de remplir objectivement les questionnaires.

4. APPROVISIONNEMENT.

Les quartiers des affaires maritimes qui fournissent les armements en imprimés CGP 102 seront pourvus des nouveaux questionnaires, adressés séparément en temps utile.

Il est demandé à tous les services extérieurs de la mer d'accorder la plus vive attention à la mise en place correcte de ce dispositif, qui devrait aboutir dès 1995 à une bonne connaissance épistémologique du "phénomène accident" de mer et, à terme, à l'amélioration des conditions de travail des marins professionnels.

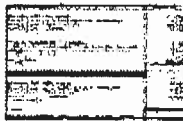
Le directeur de l'Établissement national des Invalides de la Marine,
Gérard SYLVESTRE.

Date d'effet : 01 septembre 1995

Pour visualiser le tableau cliquer ici



Pour visualiser le tableau cliquer ici



(N1) Le numéro commencera par les deux lettres identifiant le quartier.

ANNEXE IX - Marins pêcheurs par genre de navigation au 31 décembre 2008

Marins pêcheurs par genre de navigation au 31 décembre 2008

(nombre)

Quartier des affaires maritimes	Grande pêche	Pêche au large	Pêche côtière	Petite pêche	Conchyliculture petite pêche	Total
Quartier 16 - Audierne	0	6	8	78	0	92
Quartier 20 - Auray	0	0	37	299	293	629
Quartier 13 - Brest	104	0	60	251	52	467
Quartier 14 - Camaret	0	0	0	17	0	17
Quartier 18 - Concarneau	351	164	69	183	21	788
Quartier 15 - Douarnenez - Camaret	0	0	0	33	0	33
Quartier 17 - Guilvinec	0	684	178	306	14	1 182
Quartier 19 - Lorient	0	325	211	110	57	703
Quartier 12 - Morlaix	14	131	74	145	36	400
Quartier 11 - Paimpol	0	0	11	274	91	376
Quartier 10 - Saint-Brieux	0	348	21	422	131	922
Quartier 9 - Saint-Malo	119	41	24	208	414	806
Quartier 21 - Vannes	0	0	0	161	313	474
Bretagne	588	1 699	693	2 487	1 422	6 889
France	964	3 725	3 356	10 543	5 253	23 841

Champ : un marin qui embarque sur plusieurs navires immatriculés dans le même quartier ou dans plusieurs quartiers compte pour 1.

Le calcul se fait en cumulant les jours de navigation du marin et en l'attribuant au genre de navigation (type de pêche) dominant ainsi qu'au quartier d'immatriculation du navire.

Source : direction des Pêches maritimes (DPMA) - INSEE

Glossaire des sigles utilisés

AT/MP accidents du travail / maladies professionnelles

ATM accident du travail maritime

BEAmer Bureau enquêtes accidents de mer

CAAM Centre administratif des affaires maritimes

CARSAT Caisse d'assurance retraite et de la santé au travail.

CCMM Centre de consultation médicale maritime

CEREQ Centre d'études et de recherche sur les qualifications

CGP Caisse générale de prévoyance

CLP Centre de liquidation des prestations (ENIM)

CNAMTS Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés

CRAM Caisse régionale de l'Assurance maladie

CROSS Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage

CSN Centres de sécurité des navires

DAM Direction des Affaires maritimes

DAT déclaration d'accident du travail

DDTM Direction départementale des territoires et de la mer

DGITM Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

DIRECCTE Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi

DIRM-NAMO Direction Inter régionale de la Mer-Nord Atlantique Manche Ouest

DML Délégation à la mer et au littoral

DRAM Direction régionale des Affaires maritimes

ENIM Etablissement national des invalides de la marine

ETP équivalent temps plein

FAF Fonds d'action formation

GM5 (bureau GM5) Bureau de la santé et de la sécurité au travail maritime, Direction des Affaires maritimes, Ministère chargé de la Mer

IF indice de fréquence

IJ indemnités journalières

INRS Institut National de Recherche et de Sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles

IGM Infirmier des Gens de mer

IMP Institut Maritime de Prévention

LESAM Laboratoire Ergonomie et Sécurité des Activités Maritimes (Université Bretagne Sud, Lorient)

MCN maladie cours navigation

MEDDTL Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement

MGM Médecin des Gens de mer

MHN maladie hors navigation

MPM maladie professionnelle maritime

PST2 deuxième Plan Santé au Travail (2010-2014)

QCATM Questionnaire sur les circonstances des accidents du travail maritimes

RGPP Révision générale des politiques publiques

SEAT Statistiques européennes sur les accidents du travail

SSGM Service de santé des Gens de mer

SSM Service social maritime

UE Union européenne